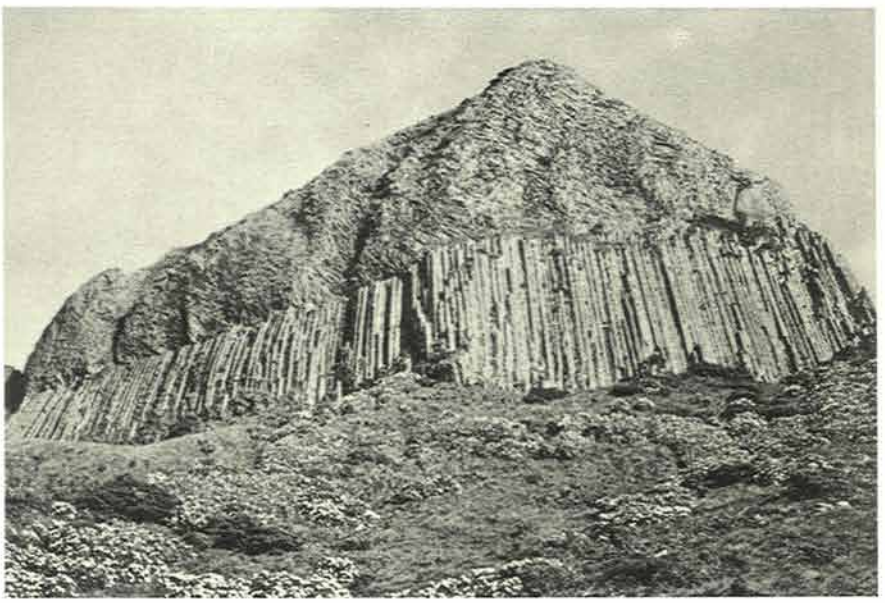
Revista da Armada

N.º 42 / MARÇO 1975 / ANO IV

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
O. Lemos	**Bibliografia**	6
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A Escultura Portuguesa no século XIX	7
Fraga Júnior	**Ecos do Passado...** **Um Erro de Navegação**	11
Redacção	**Voz da Abita**	14
Vários	**Saibam Todos**	17
O. Lemos	**A vila de Pederneira** **Percursora da Actual Nazaré**	18
M. Horta	**Notícias Pessoais**	21
S. Oliveira	**Desporto**	22
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	24
G. Brandão	**Filatelia**	25
H. Bonjour	**Menino-Poeta**	27
S. Elpídio	**Reportagem**	28
Vários	**Quarto de Folga**	32

Rocha dos Bordões
Ilha das Flores.
AÇORES



(Fotografia Pinheiro – Colaboração de J. M. Oliveira, Cabo C n.º 8682)

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 42 / MARÇO 1975 / ANO IV

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

ESCOLA NAVAL
Formatura
do Grupo de Alunos

(Foto de A. Fernandes, fotógrafo do Gab. de Fotogr. do EMA)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

ANTIGAMENTE

Há quem diga, a propósito de tudo e de nada: «no meu tempo é que era Marinha»...

Julgo que o conceito é errado. Na verdade não foi a Marinha nem os marinheiros, que mudaram; mudaram os tempos e os costumes, isso sim.

Há dias, tive uma conversa com um oficial da nova geração, meu amigo desde que estivemos juntos na Guiné, que é actualmente imediato de uma corveta, em serviço no Ultramar.

Falou-me da sua comissão com muito entusiasmo. Vê-se que vive os problemas do navio e da guarnição. Falou de portos, de gente que conheceu, de exercícios que tem realizado, de missões que tem cumprido, de bom e de mau tempo, de ondulação e enjoo, de tornados, aguaceiros, neblina...

Eu, estava a ouvi-lo, a pensar nos tempos em que era também imediato, e a dizer com os meus botões: «Quem é que diz que a Marinha de agora é diferente da «de antigamente»? Quem disse que os marinheiros de hoje não são como os antigos?»

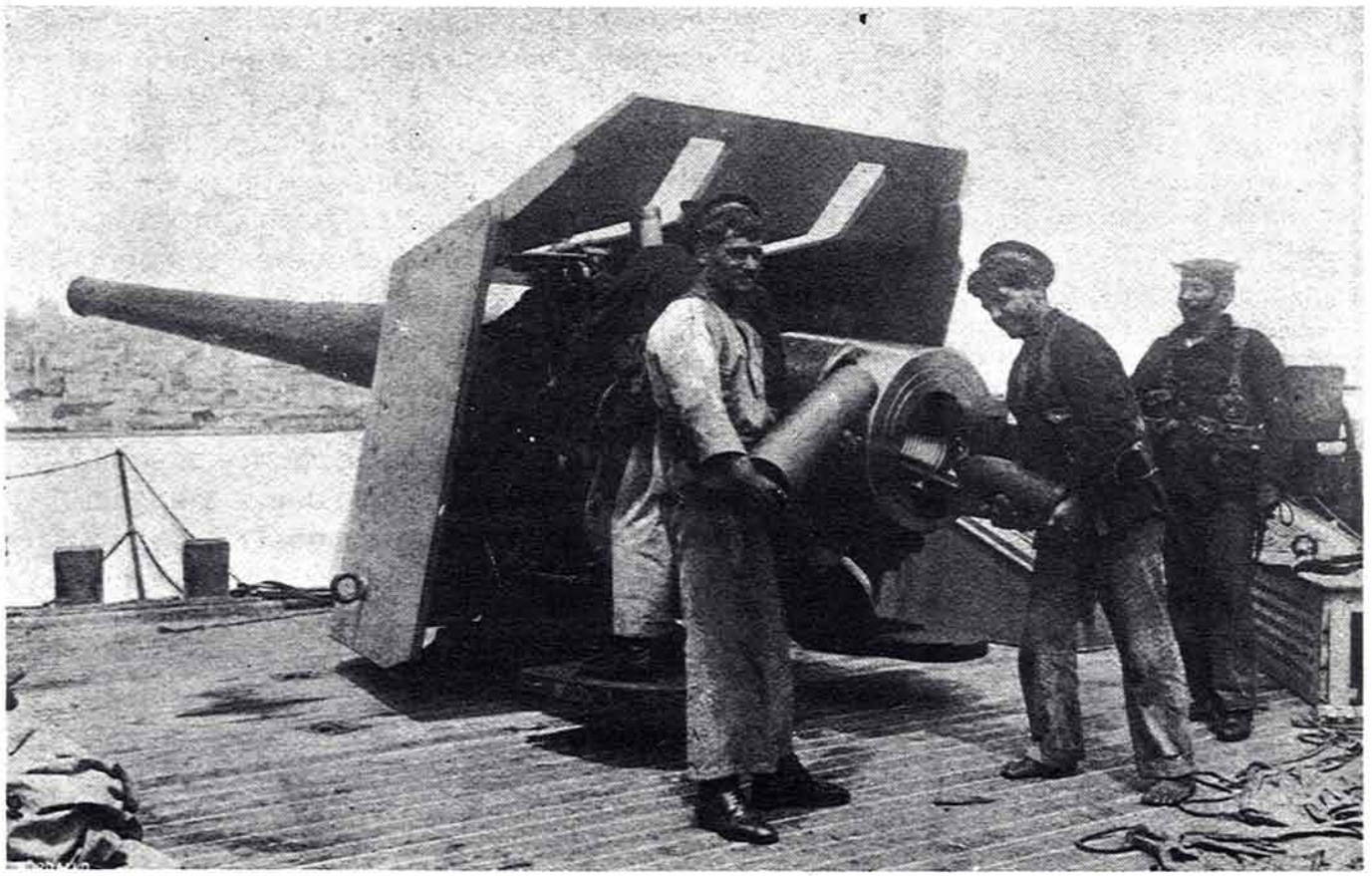
Por este, que falou comigo, vê-se que não há diferença nenhuma. Tal como nós, e todos os marinheiros que nos precederam, é no azul do mar e do céu e no cinzento dos navios que ele se sente completamente realizado na vida que escolheu, e com que sempre sonhou...

com.

N. R. – Na última Nota de Abertura «Gaivotas em Terra» por lapso tipográfico diz-se «planando à proa» quando deveria ser, como é evidente, «planando à popa».

Em Defesa da República e da Democracia

em luta contra a ditadura de Pimenta de Castro



Carregando uma peça de 150 mm do «Vasco da Gama».

Foi ano ano de 1915 que aconteceu a primeira ditadura em regime republicano. Mais concretamente, foi em 28 de Janeiro daquele ano que o general Pimenta de Castro (já aquando da incursão dos monárquicos, em Outubro de 1911, vinda de Espanha, a sua acção havia sido estranhamente ambígua) assumiu a chefia do Governo, após o chamado «Movimento das Espadas», estabelecendo a ditadura.

Felizmente a «Ditadura de Pimenta de Castro» haveria de durar pouco tempo.
(Nada, comparado com os 48 anos da «Ditadura Salazar / Caetano»).
Na madrugada de 14 de Maio de 1915 «rebentou finalmente a revolução que, ao cabo de poucas horas de luta sangrenta, derrubou a ditadura». Não chegaria a durar cinco meses!

A Marinha de Guerra haveria, mais uma vez, tomar a iniciativa de defender a República e a Democracia. Os comandantes Leote do Rego e Freitas Ribeiro seriam os que activariam os marinheiros, cabos e sargentos da Armada, tendo o primeiro assumido o comando das forças navais comprometidas na revolta.

Pouco depois das 3 horas da madrugada, quando num escaler se dirigia para o couraçado «Vasco da Gama», onde se iniciaria o movimento, o capitão-de-fragata Leote do Rego já quando subia para bordo «levantou o grito da revolta: – Viva a República! Viva a Constituição!». Ao «Vasco da Gama» aderiram todos os oficiais, sargentos e praças dos cruzadores «Adamastor» e «Almirante Reis» (com excepção do comandante e outro oficial), do «S. Gabriel» e do «República», da fragata «D. Fernando», do submarino «Espadarte», do «Douro», dos vapores «Bérrio» e «Lidador» e da Escola de Torpedos. Isto logo após os três tiros de sinal ordenados pelo comandante Leote do Rego.

A bordo do navio chefe da revolta, na manhã gloriosa do 14 de Maio, haveria de ser redigida a resposta ao armistício «que foi aceite pelos oficiais dê todos os navios de guerra, pelos revolucionários civis do Arsenal, pelo comandante Freitas Ribeiro que estava no Quartel de Marinheiros e por quase todos os oficiais da guarnição que se encontravam em combate». A Junta Revolucionária distribuiria uma proclamação ao País:

«PELA HONRA DA PÁTRIA! PELA DEFESA DA REPÚBLICA!

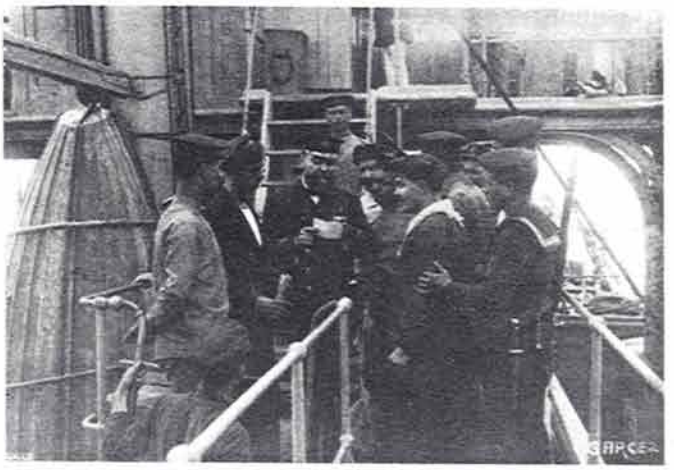
«Está na agonia o período vergonhoso da ditadura. Essa página de ignomínia e de tristeza vai ser arrancada da história da República. O Povo, o Exército e a Armada, na consciência de que cumprem o mais patriótico dos deveres, repelem esse escárnio com as armas na mão.

«Depois do sangue português ser derramado em Naulila, num ataque traiçoeiro da soldadesca alemã, a ditadura não teve pejo de saudar o representante do Kaiser no seu aniversário.

«(...) Vamos restituir a República aos republicanos, completando nesta hora de triunfo a alta missão patriótica dos revolucionários de 5 de Outubro.
«(...) Não arvoramos a bandeira de nenhum partido, pois queremos que todos os republicanos se juntem para a dignificação da Pátria, para a salvação da República.

A luta foi violenta. O «Almirante Reis» foi atingido por uma «ameixa» de 75 mm, disparada do Alto de Santa Catarina!

O 1.º-tenente Fernandes Rego que comandou o «Almirante Reis» – «o navio que mais granadas despejou».



O capitão-de-fragata Leote do Rego, após a revolta, lê os nomes dos membros do novo Governo a alguns sargentos e marinheiros.

«Não aconselhamos violências nem represálias. A nossa energia não excluirá a generosidade pelos vencidos. Só ao Governo Nacional caberá o direito de pôr em prática medidas de defesa. Que todos confiem no seu rigor, na sua honra e no seu patriotismo.
«PELA PÁTRIA! PELA REPÚBLICA!»
Encerramos este apontamento sobre o 14 de Maio – data gloriosa para a Armada, para o Exército e

para o Povo –, passados que são 60 anos, num momento não menos glorioso em que as Forças Armadas restituiram, novamente, a Liberdade ao País, derrubando uma ditadura de quase 50 anos, transcrevendo algumas palavras escritas em Junho de 1915 pelo devotado republicano e esclarecido tribuno dr. Magalhães Lima:

«(...) Pois quê?... Há-de Portugal ser a única excepção aos países da Europa? Assim como em França não há senão franceses, ardendo no patriotismo de Joana d'Arc; assim como em Inglaterra, não há senão ingleses, servindo a boa causa; assim como na Bélgica, não há senão belgas e quem diz belgas diz heróis; assim como na Itália revive a tradição «magginista» e «garibaldina» da Itália irredenta; assim como na Sérvia não há senão sérvios que nos recordam os bravos combatentes «Termopylas»; assim também em Portugal, não há, não pode nem deve haver senão portugueses, não há, não pode nem deve haver senão republicanos, irmanados numa mesma família, ligados, unidos, vinculados e fundidos num mesmo pensamento, num mesmo sentimento e numa mesma vontade, e congregados numa mesma aspiração libertadora e patriótica. «(...) Viva a Armada, viva o Exército, viva o Povo!»

M. Horta
Sarg.-aj. L

Bibliografia

PRISÃO E ISOLAMENTO EM CAXIAS
por Modesto Navarro

Modesto Navarro é um escritor com a sinceridade à flor dos lábios. O sofrimento do Povo humilde retratou-o ele nos livros que dedicou a esse sacrificado nordeste transmontano. Agora é a vez de nos transmitir a sua experiência dolorosa transportando para o plano individual a mesma autenticidade e sinceridade com que noutras obras tratara o sofrimento colectivo. Nem sempre a sua prosa cativa pela limpidez ou pela forma; porém, a força da sua linguagem supre, pelo vigor que imprime àquilo que conta, as possíveis deficiências do discurso. É um livro que tem grandeza e que vale a pena meditar.

A REVOLTA DO GRELO
por Pulido Valente

Este livro de Pulido Valente vem desenterrar uma história curiosíssima passada em Coimbra em 1903. As vendedeiras ambulantes de hortaliça, perante o imposto de selo que lhes passava a ser cobrado, revoltaram-se pura e simplesmente contra a exigência fiscal, desrespeitando a autoridade policial que pretendia fazer cumprir a disposição camarária. Daí, o nome com que passou à História – a revolta do grelo. Pulido Valente escalpeliza e historia todos os antecedentes que deram origem aos factos e a sua insersão no clima ideológico e contestatário que veio a produzir mais tarde a República. Edição de Assírio e Alvim.

PEDAGOGO OU PEDA BOBO
por Nelson Mendes

Em edição de «Invenção» aparece-nos este livro um tanto surpreendente de Nelson Mendes – professor de educação física – que nos fala das suas ideias pedagógicas com inteiro desassombro e sem pretensões literárias. Aliás este livro é tirado dos seus apontamentos pessoais e embora não venha descobrir a pólvora põe cada um a pensar, certamente com muito proveito.

A ÁRVORE DOS SEXOS
por Santos Fernando

Trata-se agora de um livro de humor singular – um humor que é simultaneamente literatura na melhor acepção do termo. Santos Fernando cultiva o humor como instrumento de análise e a sua indefectível exigência não se compadece com qualquer forma de humor fácil e gratuito. Com Santos Fernando é o homem total o objecto da sua prosa humorística que é, neste caso, arte verdadeira.
Edições de Europa-América

OS CARNÍVOROS
(teatro) por Miguel Barbosa

Miguel Barbosa fez publicar na «Futura» quatro peças – a que dá o título ao livro, «O Palheiro», «Piquenique» e «Tecni-homem». Trata-se de teatro moderno, ao jeito pessoal do autor que cria personagens que pouco têm a ver com pessoas. Este teatro, de difícil abordagem certamente, merecia bem, pela validade do conteúdo, a experiência cénica. A ver vamos!

CONTESTASAM
(cartoon) por Sam

Apareceu, há já algum tempo, esta colecção de desenhos humorísticos que Sam vem publicando de longa data em diários e semanários

entre os quais o «Expresso». Esta colectânea, inclui os desenhos que a censura proibiu no regime de Marcelo Caetano. Editora Estampa.

TEMPO TEIMOSO
(poesia) por Fernando Sylvan

Este livro deixa-nos (deixa-me) perplexo, com a sensação de bons momentos de poesia mas sem saber que dizer de outros.
Edições Motta-Ferreira.

DOUTRINA
por Padre Américo

Esta edição da Casa do Gaiato é o perpetuar de qualquer coisa que foi, é e será sempre viva. É um livro bem escrito e de conteúdo transcendente. Nenhuma leitura do Padre Américo nos deixará indiferentes. As pessoas o que têm é medo de se sentirem postas em causa e de se reconhecerem de consciência pouco limpa!...

VOUGA ARRIBA...
OU O DRAMA DE UM POVO

Quem esteja pelo nascimento ou pelo coração preso à região do Vale do Vouga, terá nesta obra de Daniel Rodrigues uma oportunidade de matar saudades. Toda a paisagem humana dessa região belíssima se nos desenrola ante o espírito à medida que nos embrenhamos no livro. Os problemas económicos atávicos da região, agravados pelo problema da suspensão do caminho de ferro, são tratados pelo autor ao longo de interessantes entrevistas e de larga cópia de dados recolhidos com um afã de jornalista, no melhor sentido do termo.
Edição do autor.

SAGRADA ESPERANÇA
por Agostinho Neto

Em edição de Sá da Costa, fez Agostinho Neto publicar o seu livro de poesia que só em Itália pudera, anteriormente, ver impresso. Como outros dirigentes de movimentos emancipalistas (caso de Amílcar Cabral, por exemplo) Agostinho Neto tem no seu coração a poesia que mergulha as suas raízes na beleza da luta por um ideal.
Para além de ser um livro de Agostinho Neto – presidente do MPLA – é um livro de poesia mesmo.

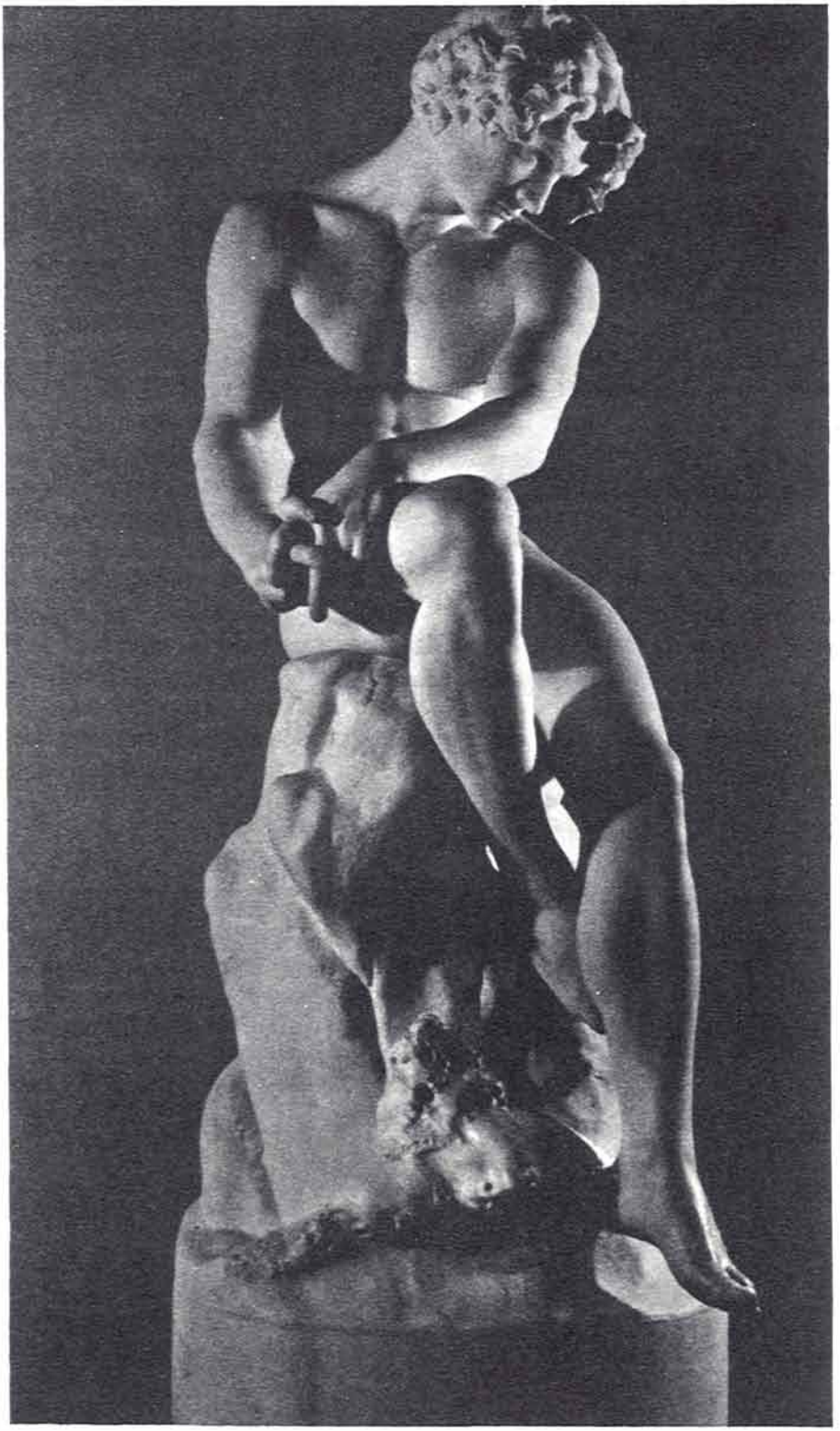
O. Lemos
Cap.-frag.

Ciências Artes e Letras

ESCULTURA PORTUGUESA no Século XIX

A tradição escultórica portuguesa sofreu, com a importação de artistas estrangeiros no período barroco, aliciados pelo gosto e vaidade do Rei Magnânimo e dos que se lhe seguiram, uma certa perda do carácter nacional que o advento do estilo renascentista tinha já obscurecido. Na segunda metade do século XVIII, no entanto, o génio de Machado de Castro vem dar à escultura portuguesa a afirmação caracteristicamente nacional que lhe vinha faltando desde o Manuelino. E não é tanto nas estátuas monumentais que concebeu (como a de D. José no Terreiro do Paço e as do Palácio da Ajuda) que o seu nacionalismo mais se afirma, mas sim nessa arte encantadora dos presépios, que o seu génio criador e singular nos legou. Alguns

«Puberdade» de Simões de Almeida (tio)



«O Desterrado» de Soares dos Reis

desses presépios, de parceria com os de António Ferreira, constituem as realizações mais extraordinárias dessa arte esplêndida em que a apreensão do sentir e do viver populares se casa com a interpretação magistral das atitudes e das formas. Não raro a expressividade e realismo das figuras se integram em conjuntos de dimensões monumentais em que o equilíbrio da composição é, já por si, uma obra-prima. Foi necessária, no entanto, a sacudidela política da primeira metade do século XIX, para que uma nova arte emergisse do novo ambiente político-social criado pelo triunfo dos ideais democráticos nas lutas liberais que convulsionaram a sociedade portuguesa da época. A Literatura e a História e, naturalmente também, a Pin-

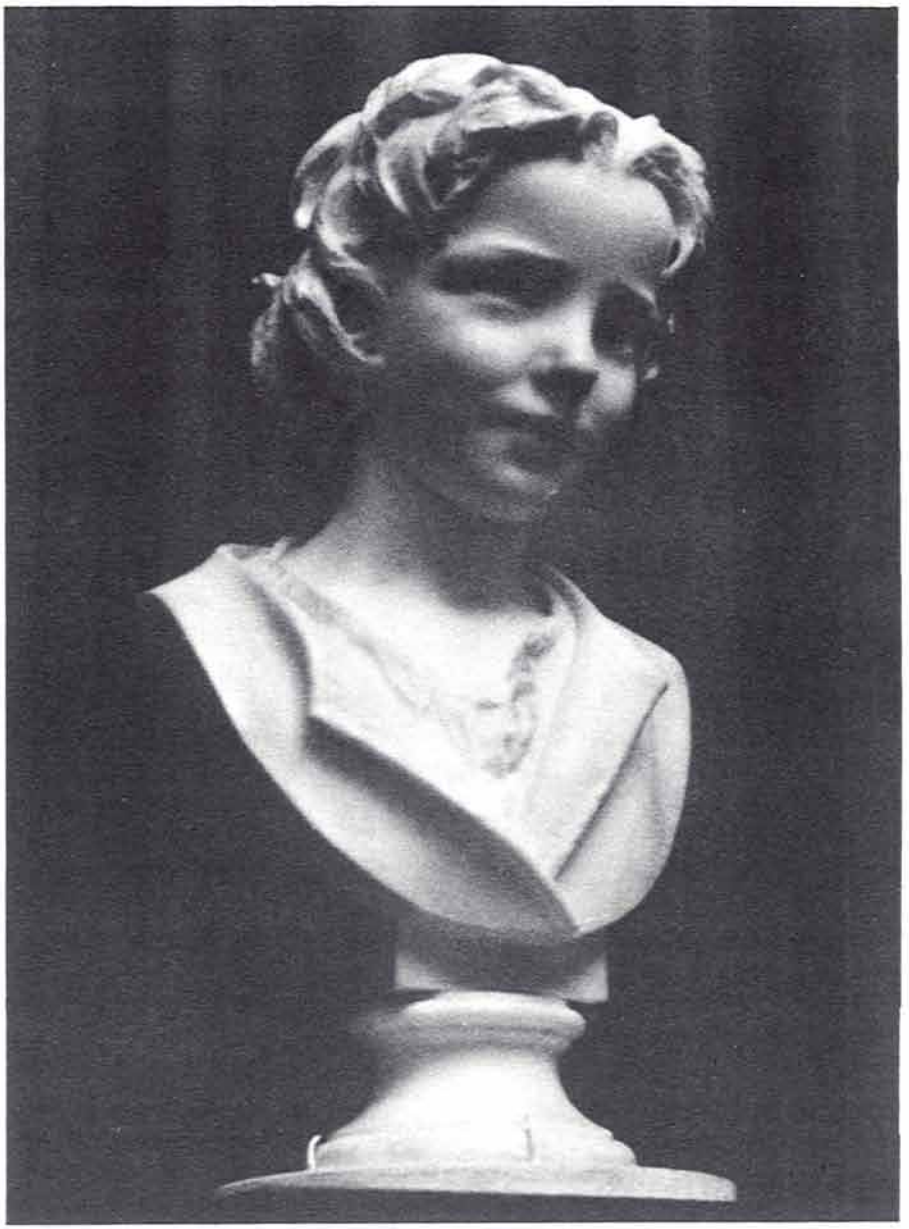
tura e a Escultura, não foram alheias a esse surto de renovação da vida nacional; vultos como Garrett e Herculano, Camilo e Oliveira Martins encontraram, na Pintura e na Escultura, artistas de estatura comparável como foram Silva Porto e Soares dos Reis, Columbano e Teixeira Lopes.

Foi porém na segunda metade do século, quando um novo conceito de arte substituiu, na análise das formas, o fulgor e arrebatamento do romantismo pela visão realista da Natureza e do Homem, que se afirmaram escultores como Victor Bastos, Alberto Nunes e Simões de Almeida (tio). Do primeiro (1830-1894) podemos ver a estátua de Camões que, embora pobre e frouxa no seu conjunto arquitectónico denota, em cada uma das figuras que a integra, a mestria e correcção do escultor.

De Alberto Nunes (1838-1912) podemos apreciar, no monumento aos Restauradores, na praça do mesmo nome, esse bronze belíssimo que simboliza o «Génio da Independência» e no qual uma figura de mulher, avançando o corpo num gesto magnífico de exaltação patriótica, evidencia um ritmo e uma vibração contagiantes em que o povo, desatento, nem sequer repara... Outra estátua sua, cheia de dignidade e contenção interior, é o «Filho Pródigo» que se vê no jardim de entrada do Museu de Arte Contemporânea. José Simões de Almeida (1844-1926) foi, dos três, o mais seguro e o de melhor técnica. Pedagogo notável, formou uma geração de artistas. À entrada do Museu de Arte Contemporânea topamos com alguém que, na frieza do bronze, nos constrange e desarma com um gesto inocente de virgem púbere, numa tentativa de esconder a sua nudez desprevenida... É a bela estátua da Puberdade.

Mas, a expressão máxima da escultura portuguesa do século XIX havia de surgir com Soares dos Reis (1847-1889), a propósito de cujo «Desterrado» fizemos referência no n.º 2 da «Revista da Armada». Essa maravilhosa estátua, é a perfeição cristalizada em mármore. Evidencia uma harmonia que tem suas raízes na Grécia de Praxíteles e uma nostalgia cuja tradição vem do tempo das viagens sem fim e sem esperança.

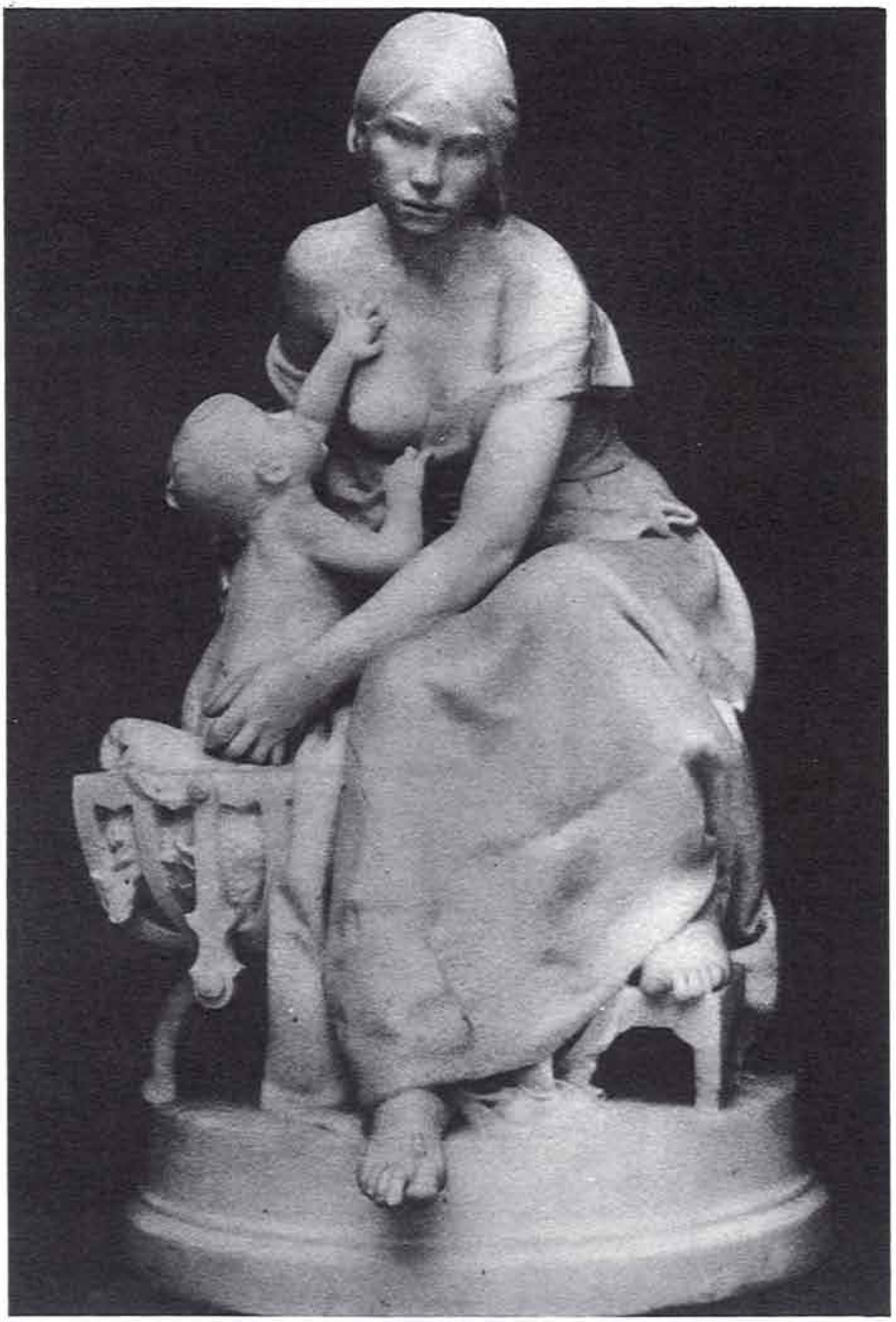
Soares dos Reis legou-nos, apesar da sua curta vida, um conjunto significativo de obras-primas que ficaram a valorizar os nossos museus e jardins. O «Conde de Ferreira», a «Flor Agreste», «Brotero», «Busto da Inglesa» são obras que sustentam confronto com as de qualquer escultor. Este foi



«Flor Agreste» de Soares dos Reis

o expoente máximo do Realismo em Portugal.

Teixeira Lopes (1866-1942), seu discípulo, foi, daqueles que tiveram o privilégio dos seus ensinamentos, o que mais honrou o nome do mestre. Podemos ver no jardim do Museu de Arte Contemporânea, uma das suas primeiras esculturas – «Caim» – e num dos últimos salões, o grupo «A



«A Viúva» de Teixeira Lopes

«Cabeça de Criança» de Teixeira Lopes

Viúva», de um realismo que lembra o mestre e em que, à perfeição da figura e equilíbrio do conjunto, vem juntar-se a expressão do desalento conformado de alguém que existe apenas porque existe, dado que o pensamento está vazio – vazio de uma ausência que a pôs num alheamento donde nem sequer o gesto inquieto e suplicante do filho a consegue despertar... É extraordinário como toda essa expressão se condensa e traduz no simples desenho da boca! Teixeira Lopes gostava de almas infantis. Comprazia-se no encanto das crianças e deixou-nos muitas dessas expressões de candura e inocência, de riso cândido e cristalino, fixadas em mármore que modelou com inefável carinho. Por detrás da capela do Cemitério dos Prazeres, podemos contemplar a figura da «História» no monumento a Oliveira Martins – conjunto arquitectónico e escultórico admirável em que a estátua de bronze, alegórica, foi um dos seus rasgos de génio mais inspirados.

O. Lemos
Cap.-frag.

Ecos do Passado...
UM ERRO DE NAVEGAÇÃO

Aspecto da costa junto à Ponta da Rocha, vendo-se ao largo o Ilhéu do Monchique.

O episódio, que vou narrar, ocorreu há perto de setenta anos e, decerto, nenhum daqueles que o viveram pertence já a este mundo.

É uma efeméride naval, com o seu quê de anedótico, mas que revela bem a têmpera dos homens do mar perante as situações mais graves.

Passou de geração em geração por via oral e ainda é contado com uma pontinha de malícia – diria antes humor bairrista – na remota ilha das Flores, onde ele se registou.

Quem haverá ainda que se lembre da velha canhoneira «Açor», de seu nome, e que naquele arquipélago passou a maior parte dos seus dias, de tal modo que a muitos parecia ser dela património?

Pois a verdade é que prestou ali relevantes serviços antes da proclamação da República e depois desta, até cerca dos anos vinte, quer transportando géneros ou combustíveis ou passageiros, nas mais variadas circunstâncias.

Além disso, era a bordo que se procedia às programadas «inspecções de faróis» e ainda à recolha das «actas» nos períodos eleitorais.

Não havia nenhum habitante ribeirinho das ilhas do arquipélago que não conhecesse a sua silhueta, familiar e característica.

Foi a «Benção de Deus» – como lá se dizia – sobretudo para as duas ilhas mais ocidentais e isoladas dos Açores: Flores e Corvo.

Se ainda hoje o seu isolamento é motivo de reclamações e de representações constantes levadas às entidades competentes, pode avaliar-se o que seria no final do século XIX e princípio do actual, quando o «Dia de São Vapor» se festejava com entusiasmo e mal contida expectativa.

De notar que, sem qualquer porto de abrigo, bastava ligeira borrasca para que o «barco da carreira» passasse ao largo, sem comunicar com a terra, levando para a Horta, carga, passageiros e correio. Mesmo assim, «a carreira» era apenas mensal, e quando possível. Para ocorrer a estes precalços, lá estava a velha «Açor», solicitada insistentemente às autoridades marítimas para colmatar a brecha aberta nas esperanças dos florenses e dos corvinos. De tudo isto é fácil concluir quanto o seu aparecimento, sempre que o tempo permitia, era festejado pelos causticados e isolados habitantes das duas ilhas.

E, já agora, parece-me oportuno relembrar que a população do arquipélago, mas muito especialmente a das Flores e do Corvo, continua apenas a sobreviver, quer no aspecto económico como no social. A assistência médico-sanitária é precaríssima em todas as ilhas, e nalgumas nem médico existe. O turismo – que poderia ser uma das suas principais riquezas – continua na hibernação. O fomento agrícola e industrial, que se impõe como um acto de verdadeira justiça social, tarda em ser dinamizado. Mas, como realizar essas aspirações sem comunicações marítimas e aéreas? Estas têm estado sempre no fulcro do desenvolvimento daquelas populações, genuinamente portuguesas como as melhores, trabalhadoras e sofredoras, que se sentem frustradas nos seus anseios legítimos e por demais fundamentados.

Vista parcial da Faja Grande, observando-se ao fundo a Ponta da Rocha.

Neste momento, ao abrigo de um «plano autónomo regional» que o Governo Provisório mandou pôr em execução, esperam-se profundas mudanças no viver das gentes do arquipélago. A medida era inadiável, e pelo que representa, serve para demonstrar que as coisas no aspecto de transportes marítimos – importantes, principalmente para o comércio – pouco mudaram em relação ao que apontei existente no começo do século.

Esta pequena digressão – que em consciência entendi necessária – afastou-me da minha narrativa que vou retomar.

Corria calmo o ano de 1912 com o povo açoriano, visceralmente tradicionalista, procurando adaptar-se ao novo regime político, quando a canhoneira «Açor» rumou à ilha das Flores para a costumeira inspecção de faróis.

Como já disse, a chegada de qualquer barco à ilha era sempre festejada. Esta não fugiu à regra.

Na vila de Santa Cruz, onde ela fundeou, e depois de cumprida a missão, houve visitas a bordo, troca de impressões sobre o tempo e as necessidades mais prementes até à chegada do «barco da carreira», tendo o comandante ouvido a opinião, sempre autorizada, do mestre Ricardo, marinheiro desde o berço e que desempenhava as funções de prático dos portos.

Este aconselhou o comandante a seguir para a vila das Lajes pela costa norte, mais abrigada nesse dia dos efeitos de uma «calema» persistente na costa sul.

E assim sucedeu.

Ao começo da tarde, a canhoneira «Açor» zarpou e seguiu junto à costa para Ponta Delgada (das Flores), Fajã Grande, etc., à velocidade máxima de sete nós!

Quem conheça aquelas paragens, deve lembrar-se da existência de um ilhéu ao largo da Fajã Grande, conhecido pelo Ilhéu do Monchique, distante cerca de milha e meia da costa.

Entre este e a Ponta da Rocha, encontra-se um recife, que raras vezes se apresenta à superfície, por isso chamado «Baixa Rasa».

Com mar calmo e maré baixa, divisa-se a sua silhueta, mas em preiamar é completamente invisível. De qualquer modo, não é aconselhável a navio, mesmo de pequeno calado, fazer rumo por «dentro do Monchique», para evitar qualquer percalço na «Baixa Rasa» que se estende ao longo de cerca de 400 metros.

Foi isso que mestre Ricardo aconselhou ao comandante, com o seu bom senso e longa prática da costa, que conhecia como as palmas da mão.

O comandante era uma excelente pessoa, bom administrador, grande diplomata, mas parece que errara a vocação, pelo que só embarcava quando as

necessidades de tirocínio a isso o obrigavam.
Todavia, bom técnico, preso aos princípios de navegação pela carta, não aceitou de bom grado a observação de mestre Ricardo, pelo que lhe retorquiu:
– O mestre está a ficar medroso com a idade! Então não vê que eu tenho aqui a carta?
Mestre Ricardo não respondeu, por se sentir de bem com a consciência. Fizera o aviso, o resto era com o comandante. Limitou-se a aguardar os acontecimentos, indo para o outro lado da ponte de comando contemplar o horizonte.
Passaram-se cerca de 20 minutos e o pior sucedeu mesmo: a «Açor» embateu na crista da «Baixa Rasa», abrindo largo rombo no costado, entrando água abundantemente no paiol de géneros.
O comandante, abalado pelo percalço e sem conseguir compreender como ele acontecera, voltou-se para mestre Ricardo, entre apreensivo e incrédulo:
– Mas então que foi isto, mestre? Onde é que batemos?
Mestre Ricardo sem se perturbar, fumando a largos haustos o seu cachimbo de barro, respondeu-lhe sorrindo e com ar de quem não fora apanhado de surpresa:
– Olhe, comandante, marque essa na carta...
O imediato, o mestre, o timoneiro e o sinaleiro que assistiam à cena, e perante a resposta seca, mas convicta e bem humorada de mestre Ricardo, mal disfarçaram um sorriso de circunstância.
Mas a calma do prático dos portos e a bonomia do comandante completavam-se. O caso nem chegou a ser um incidente, mas apenas um acidente comum a quem não navega com os cuidados necessários e não dá ouvidos à experiência daqueles que, não se guiando só pela carta, conhecem o perigo e sabem evitá-lo.
O comandante, acompanhado do imediato e de mestre Ricardo, desceu ao paiol de géneros, verificou a extensão do rombo e mandou pôr em prática as medidas aconselháveis.
Ali mesmo foi resolvido que a «Açor» tinha de regressar à Horta para tapar o rombo com cimento, de modo a permitir-lhe vir, posteriormente, à doca seca do Arsenal de Marinha para ser submetida às necessárias reparações.
E assim, mestre Ricardo que julgava navegar umas horas na costa da sua ilha natal, para coadjuvar o comandante com a sua experiência de uma vida inteira no mar, foi forçado a viagem mais longa, até ao Faial.
Mestre Ricardo e o comandante eram já velhos amigos, mas este episódio estreitou ainda mais os laços que os uniam. Durante anos, cada qual contava o sucedido, sem azedume nem ressentimento de parte a parte. O conselho do velho prático dos portos não fora seguido pelo pouco experiente comandante que, confiando na carta, não evitou o acidente.
Mas mestre Ricardo, sempre que lembrava o facto, punha em relevo o sangue frio do comandante e o seu desportivismo perante o fracasso da rota que traçara.
Eu já afirmei que o comandante era um autêntico diplomata, um «gentleman», e esse predicado ajudou-o a encarar o sucedido com a humildade dos espíritos superiores e bem formados.
Mestre Ricardo, como todos os bravos, não sabia dar asilo a vaidades.
Como nota final, devo declarar que, durante 45 anos de jornalismo, inúmeras vezes fui tentado a descrever este episódio. Nunca se proporcionara a ocasião. Eis o motivo porque o reproduzo na «Revista da Armada», como repositório que é, e continuará a ser, das recordações de todos aqueles que pertencem à nossa Corporação.
Nunca me perdoaria deixá-lo perder para sempre na bruma dos tempos, pelo seu ineditismo e sabor humorístico e por terem sido seus protagonistas dois açorianos como eu: um pelo nascimento, outro pelo coração.
Qualquer deles digno um do outro, que um percalço nestas andanças do mar uniu numa amizade que se tornou lendária já no meu distrito – o distrito da Horta – mas principalmente na Ilha das Flores, donde era natural o grande lobo do mar, que foi mestre Ricardo.

Fraga Júnior
1.º-sarg. H

ACHADO

No decurso da descarga do navio fretado «Lendas», proveniente de Moçambique, foi achado no cais da Rocha Conde de Óbidos, um álbum de fotografias de valor estimativo, que se presume pertencer a João Carlos Rodrigues Alves, possivelmente elemento do Exército ou pessoa ligada à Armada. O álbum será entregue na «Revista da Armada» – Ministério da Marinha, a quem provar pertencer-lhe.

Voz da Abita

Do nosso assinante e ex-1.º gr. F n.º 6608, Romão Lavado Borges, do Barreiro, recebemos uma carta e um apontamento acerca da recente confraternização do recrutamento do ano de 1945, que transcrevemos:

«ÉRAMOS 503!

«Pela primeira vez, ao cabo de 30 anos, juntou-se a escola de recrutas da Armada de 1945 num almoço de confraternização, que se para mais não serviu, foi motivo para matar saudades.

«ÉRAMOS 503!... só lá estavam 87! Onde param os outros? Para onde foram e que fazem?

«Uns não vieram porque, certamente, não chegaram a saber; outros porque o seu domicílio é no estrangeiro; outros ainda por andarem embarcados; alguns porque já não constam, infelizmente, do número dos vivos...

«– Olha o Esgalhado, o 6574! Que fazes?

«– Sou sargento. E tu? Que vida tens?

«Ao lado o João Ferreira, o 6578, agora 2.º-tenente.

« – Olha o Fernando, o 6373! Olha o Horta, o 6600!

«– Aqui o Fernando já tem o cabelo todo branco.

«– Mas tu já nem cabelos tens...

«Enquanto estes saudosos contactos e observações curiosas se faziam as lágrimas quentes saltavam dos olhos de alguns que já não se viam há mais de vinte anos... tão quentes e salutares como a pureza dos corações da juventude que nos ligou.

«Como foi bom este dia 11 de Janeiro de 1975!... que tanto bem fez aos nossos espíritos, tantas saudades matou, tantas recordações avivou!

«Mas ÉRAMOS 503!... e só lá estavam 87... Os outros? Se gostaríamos de vê-los!

«– Onde estás agora?

«– Estou no Porto de Leixões, e tu?

«– Sou piloto da barra no Guadiana, em Vila Real de Santo António; que fazes tu?

«– Sou agente da Polícia Marítima. «É verdade, «Filho da Escola»: ÉRAMOS 503!... e só lá estavam 87...

«Vamos trabalhar para conseguir no próximo ano, juntarmos todos quantos são vivos.

«Já estamos a organizar o ficheiro. O Marques da Silva, que já é comandante, e o Mariano Figueiredo, guarda do C. P. E. M., estão a reunir as fotografias e os endereços conseguidos.

«Em Janeiro de 1976 queremos todos juntos, porque ÉRAMOS 503!... e só lá estavam 87...»

Recebemos novas notícias do «Pezinhos», cabo M. Transcrevemos a sua carta:

«Peço desculpa se me estou a tornar massador mas, gosto tanto de escrever para a «nossa» Revista que não resisto à tentação... No entanto, como militar disciplinado que sou, quando VV. Ex.as entenderem é só mandar e, imediatamente, «pára a máquina».

*

«A verdade é que sinto que começo a viver do passado o que é um péssimo sintoma. Não tarda que esteja a fumar cachimbo, armado em lobo do mar, a ver os navios do Alto de Santa Catarina...

«Quanto daria eu para voltar aos meus velhos tempos?!

«Quando saí grumete de manobra fui destacado para a canhoneira «Zaire» em serviço de fiscalização da pesca na costa Norte.

«De Verão, fartávamo-nos de navegar mas, no Inverno, ficávamos quase sempre cochados no Bicalho... sem mar nem balanço. Amarrávamos de popa e proa e estabelecíamos um cabo de vaivém com a terra.

«Víamos passar os eléctricos da Foz, víamos os automóveis e as pessoas de um lado para o outro, e quando aparecia alguém que queria ir ao navio era só chamar ou dar um assobio e... lá ia o bote buscá-lo.

*

«E que vida tão certinha nós levávamos! Alvorada às seis ou sete, conforme a época, seguida daquele incrível horário de arrumação de macas, lavagem de corpos, etc., que ninguém podia cumprir e, finalmente, o pequeno-almoço (pequeníssimo para o nosso apetite...). Às oito, formatura para limpezas. Que animação em todo o navio! Uns a baldear, outros no «pica e raspa», outros a pintar... quando chegava a hora do almoço, o navio parecia um brinquinho! E a fome com que nos sentávamos à mesa! Eu até sentia o estômago cosido à pele! Depois, sempre se arranjava um bocadinho para «passar pelas brasas» antes da formatura dos serviços – em que cada um ia trabalhar na sua especialidade. E a faina do dia terminava com as licenças. Formávamos para a revista já prontinhos para desembarcar: fardas impecáveis, cabelos cortados na ordem, barba feita (naquele tempo toda a gente usava a cara rapada), botas a luzir... quem não estivesse em termos já sabia que não ia para terra.

«Uns para a Baixa (também chamávamos Baixa ao centro da cidade), outros para Leixões, outros para Gaia, outros ainda para mais longe, era um autêntico bando de gaivotas a voar do mar para terra...

«E a população gostava de nós. Via-se em tudo, até na forma carinhosa

como dizia: «Os marinheiros da nossa Zaire»... «da nossa Mandovi»... Boa e franca gente aquela do Porto!

*

«Que grandes pontos havia lá a bordo! «Um segundo-tenente com uma compleição física de lutador tinha grande inclinação para serviços violentos. Colaborava voluntariamente em reparações da máquina onde era de grande utilidade, sobretudo quando era preciso fazer força. Não havia porca que lhe resistisse, por mais calcinada que estivesse! Também moldava peças de ferro na forja e tinha uma mania que nunca conheci a mais ninguém. Afiava a espada de tal maneira que atirava um papel no ar e, com ela, cortava-o como se fosse uma lâmina!

«Um fogueiro... o «fala-barato», começou a construir um metro cúbico em madeira para se convencer que realmente tinha 1000 centímetros, como afirmava perentoriamente «o senhor primeiro»!

«O criado dos oficiais... que conseguiu convencer uns abastados lavradores minhotos a darem-lhe a mão de uma filha, dizendo-se sargento. Então não viam que ele usava boné de pala? Que aldrabão...

«O sapateiro... um artilheiro, grande «copofone»! Uma vez ao desembarcar ficou pendurado num cabo de aço a espernear até que não podendo aguentar mais se deixou cair na água, que estava fria como o gelo, e foi arrastado na corrente. Ainda hoje estou para saber como conseguiu alcançar a margem já tão longe do navio. Valeu-lhe com certeza o calor que levava por dentro...»

Do 1.º-sarg. CM António Gonçalves Martinho recebemos a carta que a seguir transcrevemos:

«No n.º 38, de Novembro último, da nossa Revista, na secção «Quarto de Folga», conta-se com o título «Direitos Iguais» um episódio passado entre navios das marinhas americana e belga.

«Isto fez-me reviver idêntico episódio passado no Oriente entre a primeira daquelas marinhas e o navio em que me encontrava embarcado.

«O humorismo ou o sarcasmo são os mesmos, só a bandeira era outra; e essa, desfraldada sem artifícios modernos susceptíveis de confusão, veterana nos mares orientais e com direito de reconhecimento mesmo no meio de muitas.

«Nós, éramos o «Gonçalves Zarco», estávamos fundeados em Hong-Kong. Eles, eram metade da poderosa 7.ª Esquadra, a qual passava 15 dias nas águas da Formosa e outros 15 de folga naquele porto da colónia inglesa.

«Naquela manhã, estávamos a ver chegar os navios que nos passavam por um e outro bordo quando uma das «fortalezas» teve a amabilidade de nos matraquear com o morse luminoso. Estávamos todos pendentes do nosso sinaleiro de serviço até que ele da ponte exclama:

«– Senhor imediato! eles perguntam que bandeira é esta.

E logo o imediato respondeu:

«– Eles que consultem o Código Internacional!

«Passam-se os 15 dias de folga deles e eis que estamos novamente admirando todo aquele aparato bélico que passando por nós se dirige para a Formosa. E agora sim, creio ter sido sarcasmo e não humorismo ou negligência ou desconhecimento. Um daqueles gigantes do mar mimoseando-nos com o seu morse faz o nosso sinaleiro gritar:

«– Senhor imediato! eles perguntam de que nacionalidade somos.

O imediato responde:

– «Diz-lhe que vão... (pronunciando uma palavra portuguesa das de fazer corar um cabo fogueiro americano).

«É possível (isto para fazer jeito), que o gigante estivesse a ser vítima de um erro de óptica, vendo-nos com um binóculo ao contrário.

«O episódio passou-se há 18 anos. Passou, mas a bandeira que já o era há muitos verde-rubra, continua e hoje com as suas cores mais vivas ainda. A pequenez desta, pode em algo contrastar com o tamanhão daquela.

«Ressalta de tudo isto a certeza de que as marinhas não podem ser medidas só em termos de milhares de toneladas.

«Desejo que os amigos belgas o tenham sentido; e que os americanos o estejam a compreender.»

Nota da Redacção: As histórias são como as cerejas... vêm umas atrás das outras. A leitura desta carta fez-nos recordar outro episódio semelhante passado também em Hong-Kong.

O cenário era o mesmo: o «Gonçalves Zarco», velho de mais de trinta anos, atracado naquele porto e uma esquadra americana a entrar nele. Um transporte de tropas, carregado de fuzileiros navais, chamou por nós pelo morse luminoso e perguntou a nossa nacionalidade. Demos ordem ao sinaleiro para não responder. A seguir, perguntou se nós éramos um cruzador ou um escolta. Tornámos a não responder. Perguntou depois se alguns oficiais daquele navio podiam visitar o nosso. Desta vez sim, respondemos que tínhamos muito prazer em os receber e que indicassem a hora a que desejavam fazê-lo. Como dissessem que, para eles a melhor hora seria às onze, respondemos que também teríamos muito gosto se quizessem almoçar connosco.

E vieram. Eram dois médicos, um oficial superior fuzileiro e dois subalternos. Viram o navio (que consideraram uma relíquia do passado), almoçaram, lancharam, jantaram e só depois se foram embora.

À saída, um dos médicos perguntou ao comandante se não tinha ficado admirado com o pedido da visita. O comandante respondeu que «com os americanos não se admirava de nada». O médico acrescentou que gostaria de explicar as razões. E explicou: quando viram o nosso navio começaram a discutir qual seria a sua nacionalidade, e por isso fizeram a pergunta. Que, não obtendo resposta, consultaram o «Fighting Ship», ficando então a saber que éramos portugueses. Que não conheciam aquele tipo de navio e por isso perguntaram também. Que, por último, se lembraram «que nós éramos aqueles «colonialistas» que andávamos em guerra em Angola, em Moçambique e na Guiné e, como nenhum deles tinha lidado com portugueses quizeram saber como nós éramos!»

Finalmente pediu desculpa da fraca figura que tinham feito e afirmou que ia encantado connosco... Não há dúvida que a Armada é um óptimo elemento de propaganda de qualquer nação!

Do nosso assinante António Maria da Silva Carvalho, de Darque, recebemos alguns apontamentos que, devido ao facto de o seu conteúdo estar fora do âmbito da nossa Revista, não poderão ser publicados; tais apontamentos eram acompanhados de uma carta de que transcrevemos:

«Darque, 10 de Dezembro de 1974.

«Sou assinante da «nossa» Revista que tem o raro privilégio de deleitar com a sua leitura a malta da «Briosa», a todos os níveis hierárquicos e culturais – tanto os de dentro como os de fora.

«Assinante quase do princípio, e titular de todos os exemplares desde o número um, tenho vindo a seguir os sucessivos apelos e seus resultados em relação à colaboração que pedem. Já não é a primeira vez que tento colaborar embora de uma forma vaga, esporádica e com grandes intervalos; mas desta feita, se quizerem aceitar os meus modestíssimos préstimos prometo entrar na liça frequentemente.

«Fui marinheiro CM com o número 1148/65, em bom tom de «bossa nova» – e saí em Janeiro do corrente ano de 1974!

«Tenho um livro que conto publicar no próximo ano baseado em nove diários que escrevi no meu dia-a-dia de alegrias e penares ao longo desses

anos todos de Marinha de Guerra. É uma questão de os condensar num só volume e arranjar editor, pois não tenho meios para o fazer a expensas próprias(...)

«(...) Cumprimentos e votos de um Natal muito feliz a V. Ex.ª e a todos os colaboradores da «nossa» e de resto, pois claro, a todo o «gang» de alcaxa e não só».

Saibam Todos

Que pela Portaria n.º 67/75, de 4 de Fev., foi regulamentado o Dec.-Lei n.º 585/73, de 6 de Nov., que estabelece a assistência na doença aos militares dos quadros permanentes das Forças Armadas e seus familiares.

Que no Despacho do CEMA n.º 10/75 de 6 de Fev., estabelece as condições em que é prestada a assistência sanitária a que se refere o art. 13.º da Port. n.º 67/75 que abrange os seguintes casos:
- consultas e visitas domiciliárias de clínica geral e especialidades;
- meios auxiliares de diagnóstico;
- meios de terapêutica;
- internamentos;
- instrumentos de prótese;
- materno infantil;
- enfermagem;
- medicamentos.

Que a assistência acima citada, quando prestada nos hospitais militares ou em estabelecimentos civis com acordo, é executada gratuitamente, excepto nalguns casos; fora daqueles estabelecimentos as despesas são comparticipadas de acordo com as respectivas tabelas.

Que o aleitamento artificial (assistência materno-infantil), quando constituído pelos produtos da respectiva tabela, é comparticipado nas mesmas condições dos medicamentos, até a criança prefazer oito meses.

Que a referida Port. 67/75, estabelece que os militares dos quadros permanentes, nas situações do activo, reserva e reforma, e seus familiares são beneficiários de assistência sanitária.

Que os familiares abrangidos são, mesmo para além da morte do militar:
- cônjuges, quando não divorciados ou judicialmente separados de pessoas e bens, salvo se lhes tiver sido judicialmente fixado o direito a alimentos, e quando não passem a segundas núpcias;
- filhos menores;
- filhos maiores que confiram direito ao abono de família;
- filhas maiores solteiras, quando a exclusivo cargo do militar;
- outras pessoas a cargo do militar que confiram direito ao abono de família.

Que AOS MILITARES E SEUS FAMILIARES COM DIREITO A ASSISTÊNCIA SANITÁRIA SÃO PASSADOS, A PEDIDO DOS INTERESSADOS, CARTÕES DE IDENTIDADE, SEM OS QUAIS NÃO PODERÃO USUFRUIR DAS RESPECTIVAS REGALIAS.

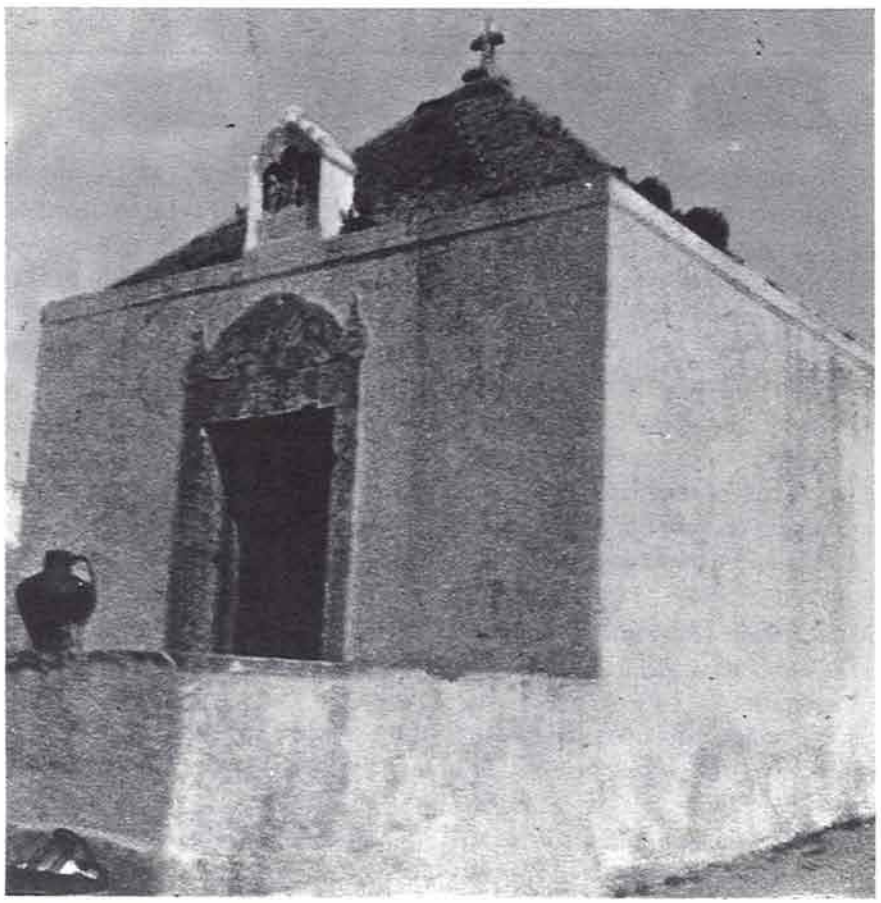
Que os supracitados cartões são passados na 5.ª Repartição («Bem-Estar») da D. S. Pessoal, onde também serão tratados todos os assuntos respeitantes à assistência sanitária.

*

Que pelo Decreto-Lei n.º 587/74, foi aprovada a orgânica da Secretaria de Estado da Marinha Mercante que cria:
a) – O Conselho Superior da Marinha Mercante;
b) – Quatro direcções-gerais:
- da Marinha do Comércio;
- do Pessoal do Mar;
- dos Estudos Náuticos;
- Inspecção-Geral de Navios.

c) – Delegações da Marinha Mercante.

A VILA de PEDERNEIRA, PRECURSORA da ACTUAL NAZARÉ



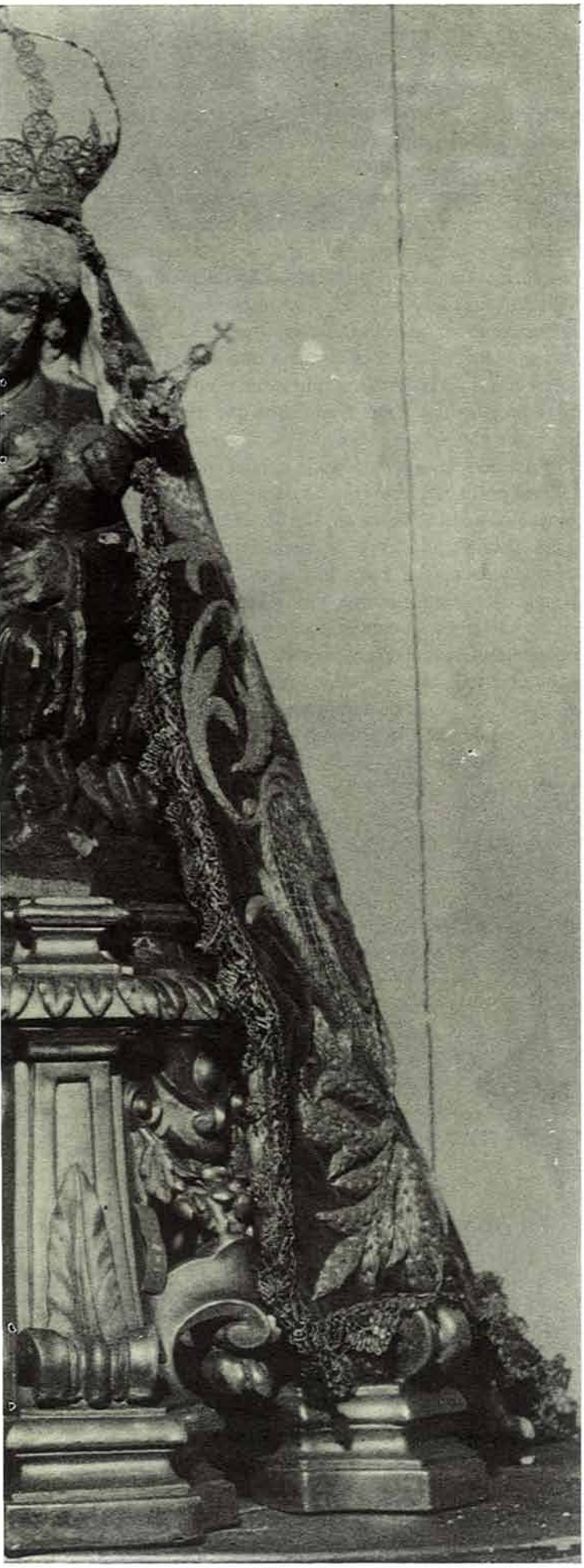
A capela votiva

Para aqueles que vivem na Nazaré ou casualmente ali veraneiam, a vila pouco lhes dirá do ponto de vista histórico a não ser o antiquíssimo santuário do Sítio que lhe fica sobranceiro.

A actual Nazaré, como povoação, só no século XVIII se começou a formar. No entanto, a praia e a colina que lhe fica sobranceira, no prolongamento do promontório do santuário, foram cenário de uma intensa e laboriosa actividade de pescadores e construtores de navios que só foi suplantada pelas taracenas de Lisboa, e que se estendeu por vários séculos.

É bem conhecida a lenda de D. Fuas Roupinho, governador do Castelo de Porto de Mós e fronteiro-mor dos coutos de Alcobaça, que foi salvo milagrosamente de se despenhar com o cavalo do alto da falésia quando perseguia uma peça de caça.

D. Fuas manda erguer uma pequena Memória comemorativa do milagroso sucesso. No entretanto, a devoção por



A imagem da Senhora da Nazaré

N.ª S.ª da Nazaré toma de tal modo o coração e a alma das gentes do mar e até mesmo de todo o Povo, que cedo lhe erguem um magnífico santuário e a anexa Casa da Nazaré. Os reis vêm sucessivamente ao santuário do Sítio e cumulam-no de benesses e honrarias.

À sombra do Santuário vão crescendo as respectivas dependências capazes de receber inúmeros romeiros. Assim se vai formando a povoação do Sítio que, estendendo-se pela colina fronteira, veio a juntar-se ao velho burgo da Pederneira, percursora da actual Nazaré e uma das mais antigas povoações da costa portuguesa.

Quer o Sítio quer a Pederneira ficaram ligados à gesta histórica das armadas de Portugal; o primeiro pelas romagens que lhe faziam os tripulantes regressados das grandes jornadas marítimas e o segundo pela construção das caravelas e naus que os reis encomendavam e que os seus admiráveis moradores construíam em estaleiros de longínqua tradição e não raro tripulavam com a coragem e o arrojo a que os habituava uma vida ligada ao mar desde o nascimento.

Tanto a povoação da Pederneira (que já em 1195 tinha igreja paroquial) como a do Sítio pertenciam ao padroado do mosteiro de Alcobaça por doação régia. Os monges de Alcobaça, pelo direito ao dízimo do pescado, tinham garantido o abastecimento de peixe indispensável para uma variação às quiçá monótonas ementas da cozinha do mosteiro.

O rei D. Fernando, mostrou especial devoção pela Senhora da Nazaré e mandou construir em 1370 a igreja que ele próprio inaugurou em 1377, dotando-a com os rendimentos necessários à sustentação do clero que com o maior luzimento ali promovia o culto.

D. João II, em reconhecimento pelo que acreditava ter sido uma intervenção da Virgem da Nazaré aquando do perigo que correra ao espantar-se-lhe o cavalo e de que miraculosamente se salvara, mandou fazer a capela-mor da igreja, onde se vê a sua divisa – o Pelicano – com as armas reais.

D. Manuel I também visitou o Santuário, mandando construir os alpendres em volta da igreja e onde estão patentes as esferas armilares que usava como divisa. D. Leonor, sua mulher, mandou fazer as torres e o campanário dos sinos.

Muitos outros reis e rainhas visitaram o Santuário. No entanto, uma das visitas mais significativas e de maior interesse histórico foi a que lhe fez Vasco da Gama antes de

partir para a Índia. O insigne navegador veio em romaria à Senhora da Nazaré, trocando nessa altura o colar de ouro que usava pelo colar de contas que pendia do pescoço da imagem. Reza a lenda que ao dobrar o Cabo da Boa Esperança, se levantou uma tormenta que ameaçava sossobrar os navios da pequena armada. Vasco da Gama lembra-se de lançar ao mar o colar da Senhora e a tormenta cede o lugar à bonança.

Ao regressar da Índia, onde levara pela primeira vez as naus do reino, ofereceu à virgem um belo ornamento que ainda hoje ali se guarda. A partir de então ficou o costume de os mestres, pilotos e marinheiros das naus virem em romagem ao santuário da imagem milagrosa que mais venerada foi em Portugal. Por essa altura, já a vila da Pederneira tinha uma grande importância quer pelo desenvolvimento que lhe conferia a florescente actividade piscatória quer pela construção de numerosas caravelas e naus que saíam das suas carreiras e que vinham aparelhar a Lisboa para seguirem em armadas. Tinham fama os seus pescadores, carpinteiros, calafates, estrinqueiros, breadores, remolares e mareantes. A Pedereneira oferecia o belo espectáculo de um laborioso porto, abrigado dos ventos do Norte pelo promontório do Sítio. O pinhal de Leiria, ali a dois passos, fornecia materiais de construção. De resto, o porto era também um entreposto para o embarque de madeiras com destino às carreiras de construção das taracenas de Lisboa. Desde os tempos do rei D. Fernando I que os machados e martelos ecoavam pela praia erguendo, nas carreiras de construção, as carcaças das caravelas que mais tarde o Infante mandaria à descoberta do mar oceano. Não foram poucas as naus que ostentaram o nome da Senhora da Nazaré e que deixaram os estaleiros da Pederneira para se integrarem nas armadas que fizeram a grandeza de Portugal. Famosa ficou aquela em que Afonso de Albuquerque embarcou e que tomou parte nas conquistas de Goa, Aden, Ormuz e Malaca e veio a morrer de velha à entrada da barra do Mandovi. Cadamosto afirmara que as naus e caravelas que saíam da Pederneira eram as melhores que então sulcavam os mares. Algumas das naus baptizadas sob a evocação da Virgem da Nazaré eram aparelhadas com a promessa de «aplicar em cada viagem que fizessem uma esmola para o Santuário e Casa da dita Senhora, que assim e com outras avultadas esmolas dos círios e romeiros que ali afluíam chegou a ter chorudos rendimentos e haveres».

No final do século XVI, perdida a independência e sujeito o litoral português às investidas de franceses e holandeses, começava a decadência da vila da Pederneira. As suas praias foram rasiadas e os pescadores e embarcações aprisionados pois a costa era aberta e as surtidas dos piratas não encontravam oposição eficaz por parte dos navios nacionais. O comércio e a pesca eram inseguros e o desânimo instalou-se nos moradores da vila. Em fins do século XVIII ainda existiam os restos do arsenal e dos armazéns. Quando se deixaram de construir naus passou o porto a funcionar apenas como entreposto para embarque

A praia
(Foto de Acácio C. Almeida, cabo L)

de madeiras, mas até esta própria actividade cessou em 1820 quando o porto de S. Martinho passou a desempenhar este serviço em melhores condições.
A esta decadência da Pederneira correspondeu no entanto um proporcional incremento da povoação da Praia cujas casas se iam erguendo, muitas vezes à custa da pedra e dos materiais das casas abandonadas do velho burgo. Assim foi crescendo a actual vila da Nazaré que conserva ainda nas suas gentes a velha tradição dos pescadores, remolares e calafates de antanho.

O. Lemos
Cap.-frag.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

2.º-ten. AN Manuel António Lopes com D. Maria João de Sousa Marques Novais, em 4-1-75.
Guarda-marinha Raul Monteiro de Sousa Machado com D. Guilhermina de Almeida Carvalho de Oliveira, em 27-12-74.
Asp. AN RN António Maria Guerra Pires com D. Higina Maria das Neves Branco, em 14-12-74.
Asp. FZ RN Luís Miguel Beltran Franco com D. Maria Edite Caçador Ribas, em 6-1-75.
1.º-sarg. M Marcolino dos Santos com D. Maria Júlia Pedro, em 16-12-74.
1.º-sarg. AE Jaime da Piedade Nunes Simões com D. Flora Nunes Simões, em 6-1-75.
2.º-sarg. AEA José Augusto Rodrigues Almeida com D. Maria Leonor Delgado de Freitas, em 22-12-74.
2131/Cabo TFD António Joaquim de Brito com D. Maria Irene Pereira Pimentel, em 8-12-74.
1712/68/Mar. L António da Nazaré Roque com D. Maria de Fátima Martins Nunes, em 25-12-74.
927/69/Mar. FZ Manuel Armando da Silva com D. Ana Maria Teixeira Pereira Pinto, em 1-12-74.
1119/69/Mar. FZ Luís Narciso Gonçalves com D. Custódia Luísa Neves, em 5-12-74.
1482/72/Mar. T Joaquim Leonardo Barradas com D. Antónia Maria Capela, em 5-1-75.
453/73/1.º gr. FZ José António da Silva com D. Anabela Paula de Carvalho, em 4-1-75.

PASSAGENS À RESERVA

Sar.-aj. A Joaquim Carlos Dias Pires, em 31-1-75.
Sar.-aj. ARE Mário Gonçalves Miranda, em 28-11-74.
Sarg.-aj. S Mário Cardoso Trindade, em 8-1-75.
766/Cabo E Joaquim Manuel Alves Nunes, em 31-1-75.
1272/Cabo L Manuel António dos Reis, em 4-12-74 (RF).
3332/Cabo S José da Silva Carvalho, em 2-11-74.

APOSENTAÇÕES:

Em 31-1-75:
Joaquim Matias da Silva, operário de 1.ª classe do Q. P. C. M. D. N. (M).
Armando Nobre, guarda de 1.ª classe do Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha.

FALECIMENTOS

1.º-ten. SG António de Brito Correia dos Santos, em 13-1-75.
1.º-ten. SG José Henriques da Costa, em 7-1-75.
1.º-ten. SG RF Manuel de Assunção Brites, em 29-12-74.
1.º-sarg. M José Carlos Lopes, em 13-1-75.
1.º-sarg. M RF João Gregório dos Santos, em 8-1-75.
1.º-sarg. M RF Alfredo Maria da Costa, em 31-12-74.
1.º-sarg. aux. RA Agostinho Alves Marreiros, em 18-12-74.
1.º-sarg. E RF Vicente Maria de Sousa, em 26-12-74.
1.º-sarg. F RF Manuel Bernardo Botelho, em 10-1-75.
915/Cabo F RF Jerónimo Teixeira, em 5-1-75..
1716/Cabo CM RA Américo Pinto, em 4-1-75.
2185/72/Mar. S Afonso de Castro Gonçalves, em 8-1-75.

VIOLÊNCIA E DESPORTO

(Desenhos extraídos do jornal «A Bola»)

Basta olhar para os jornais. Todos os domingos aí temos as agressões, as expulsões, as invasões. Vão-se tornando quase... familiares! Dá vontade de perguntar: «Afinal como é?» Então, agora que se pode falar, discutir, dialogar, agora que se pode e se deve ter uma participação política efectiva ainda as pessoas continuam a ter necessidade de «descarregar a bílis» nos campos de futebol?

É verdade que o 25 de Abril não desmantelou as estruturas económicas e estas mantêm todo o seu aparelho «lucrativo» e altamente competitivo, direi mesmo, selvaticamente competitivo. Pois nesta sociedade de «salve-se quem puder» em que «cada um é mais, se... mais tiver», em que cada um sobe tanto mais, quantos são atropelados, nesta «sociedade-competitiva», como é possível ter um Desporto não-violento?

Ainda que um jogador entrasse em campo com a única finalidade de ser o actor que vai entrar no espectáculo desportivo, como poderia ele alhear-se do ambiente de violência que há ao seu redor, antes e durante o jogo?

E há situações engraçadas: muitas das pessoas que assistem a jogos de futebol são trabalhadores «explorados» nas empresas onde trabalham. No entanto, ali no campo, como assistentes, passam, sem dar por isso, a «exploradores», pois que apenas pelo facto de pagarem uma quota mensal se sentem no direito de exigir que os jogadores do seu clube ganhem os jogos sem pensar sequer nos míseros ordenados que esses jogadores auferem! (Referimo-nos evidentemente aos clubes pequenos, que são 98% do total). Claro que tudo isto é fruto da sociedade de consumo em que vivemos. Durante anos «venderam-nos» este espectáculo desportivo!

Ora um desporto assim, não pode ser uma forma de cultura como efectivamente deveria ser. Não é assim com certeza que o Homem se valoriza e se torna mais humano. Acreditamos que os próprios clubes passem a fazer constantes apelos ao civismo dos seus associados. A função social que esses clubes podem desempenhar é extraordinariamente grande dada a sua enorme força mobilizadora. ...E que dizer do «desporto de massas» que se pretende venha a ser uma realidade? Nota-se por parte de muitas entidades uma louvável iniciativa em realizar torneios, encontros, etc. Mas, atenção: mais do que o torneio ou o jogo importa que as pessoas aprendam a conviver e a respeitar-se de modo a não confundirem um campo de jogos com um campo... de batalha (mesmo que efémera). E dizemos isto, porque nas várias experiências que diariamente efectuamos no campo desportivo observamos a facilidade com que se originam dissidências e quezílias entre os elementos dos grupos que tomam parte no acto desportivo. A acção de «educador» parece-nos aqui muito mais importante do que a do técnico desportivo.

Antes de tentar formar atletas deveremos tentar formar Homens. Esta é a única via honesta para termos o **Desporto ao serviço do Homem** (e não o **Homem ao serviço do Desporto!).**

PALESTRA SOBRE DESPORTO NA ESCOLA NAVAL

O dr. Manuel Sérgio profere a sua conferência

No dia 22 de Janeiro realizou-se na Escola Naval uma palestra subordinada ao tema «Desporto e Humanismo contemporâneo». Foi conferencista o dr. Manuel Sérgio que desde há longa data está ligado ao Desporto nacional: foi dirigente do C. F. «Os Belenenses», é membro do Comité Internacional de Educação Física e Desportos (organismo da UNESCO), é responsável pelo Centro de Documentação e Informação da Direcção-Geral de Desportos e escreve ainda a página desportiva de alguns jornais («Diário de Lisboa» e «O Século»). Formado em Filosofia tem também publicados vários livros de Poesia. Abordando assuntos que nos pudessem dar perspectiva global da problemática do Desporto (sociedade capitalista e competição; o atleta-mito dos países subdesenvolvidos; desporto de massas, etc.), Manuel Sérgio conduziu de maneira agradável e amena toda a sessão cativando a assistência com a simplicidade e o desassombro de um homem do Povo que é.

Para ele, aqui vai o nosso «muito obrigado» pela lição!

REFLEXÕES

«...– Como são os monitores de EF?

– Há cerca de 140 000 formados em estágios de 15 dias, estágios repetidos durante três anos, duas vezes por ano.

Interrompemos:

– E piscina não têm...

O técnico de EF diz que sim com a cabeça pega-nos no braço e descemos um andar. Ficámos perante um tanque pequeno de água aquecida de 12 por 6 metros.

A resposta vem da professora:

– Chega para os alunos se aperfeiçoarem, pois na R. D. A. todas as crianças sabem nadar aos 6 anos. Aqui trata-se apenas de corrigir os estilos pois aos 10 anos têm de fazer os primeiros exames entre eles o de natação...

– Exame a sério...

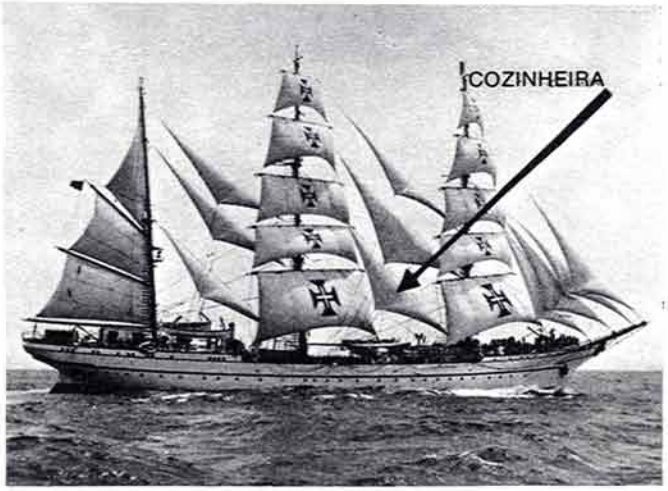
– Sim, sim, é como se terminassem uma parte do curso, o elementar digamos. A média do curso é dada pelas diferentes cotações em cada cadeira entre elas o desporto e que inclui a natação, o atletismo e a ginástica...»

(Extraído do n.º 5 da Revista «Cultura e Desporto»: *Um repórter na República Democrática da Alemanha* – Aurélio Márcio).

Oliveira Sanches
1.º-tenente

Terminologia Naval

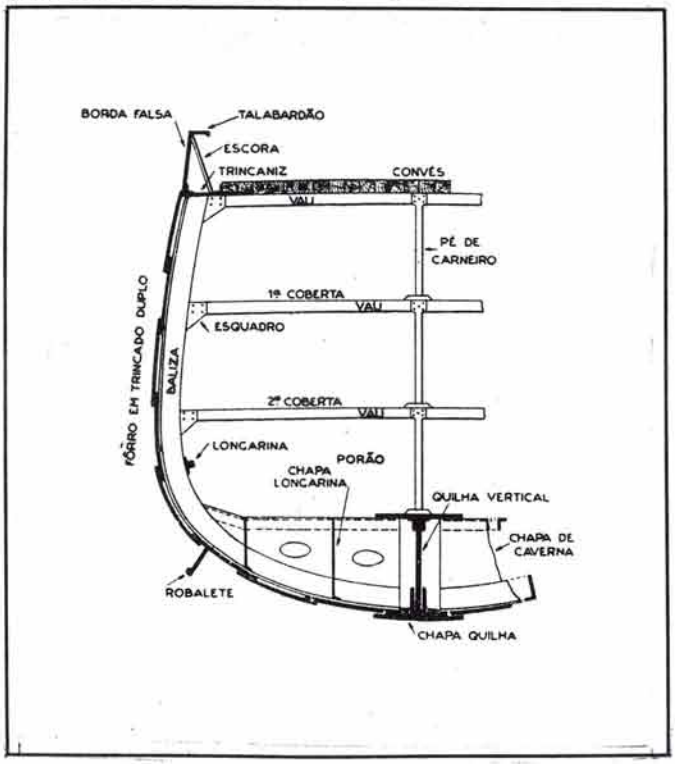
COZINHEIRA – Vela que se iça por ante-a-ré do fogão ou da sua chaminé, acutelada para o gurutil e que se destina a evitar que o fumo vá para a popa; tem também a designação de vela de fumo. No navio-escola «Sagres» é dado este nome à vela de estai grande.



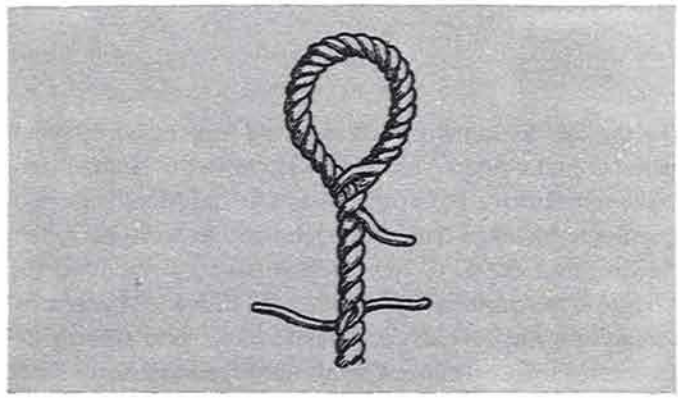
COSTA SUJA – Costa com obstáculos, naturais ou artificiais, que dificultam ou impedem mesmo a navegação; o contrário de costa limpa.

LEVAR A COSTA NA MÃO – Navegar ao longo da costa, conservando-a bem à vista.

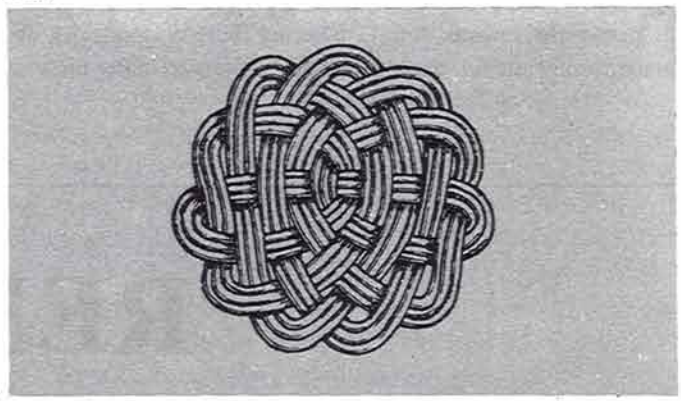
COSTELA – Baliza do navio.



COSTURA – Trabalho de arte de marinheiro feito nos chicotes dos cabos com o objectivo de os emendar ou para fazer mãozinhas.



COXIM – Designação genérica de um trabalho de arte de marinheiro, feito com mealhar, passadeira ou entrançado de cabos e que se utiliza a bordo em diversas aplicações: capacho, defensa, entrada de embarcação, fundas, etc.



CREDO – Expressão latina pela qual é designada a oração cristã que por ela começa. Quando não havia ainda relógios que marcassem pequenos períodos de tempo, era costume usar-se como medida o tempo que esta oração demora a pronunciar-se, 20 a 30 segundos, para dar ideia de tal intervalo; daí o termo «em menos de um credo», a significar um lapso de tempo relativamente curto e inferior ao período indicado.

CRISTA DA VAGA – Parte superior da vaga que se encrespa pelo retardamento ao movimento da massa de água que forma a sua base, apresentando quando rebenta, um aspecto branco e espumoso; este rebentamento dá lugar, primeiro à formação dos «carneiros» e depois ao «mar de rebentação».

CROQUE – Vara de madeira dispondo num dos extremos de uma ferragem com três hastes, as laterais curvadas

para baixo e a central direita, utilizada para atracar, afastar ou aguentar a embarcação em relação ao navio, cais ou qualquer lugar.

CU DE PORCO – Trabalho de arte de marinheiro constituído por meia-volta dada com os cordões de um cabo na formação de certas pinhas, como por exemplo, na de boça.

Filatelia

MAIS UM ANO

Com este número inicia o seu quarto ano de publicação esta secção. Embora modesta e despretenciosa tem procurado ao longo da sua existência alcançar os objectivos a que se propôs, nomeadamente a difusão e o interesse pelo «hobby» a todos os títulos benéfico e válido que é o coleccionamento de selos postais.

E, sem falsa modéstia, por reconhecermos que as intenções desejadas têm sido atingidas, sentimo-nos com estímulo bastante para prosseguir, reforçado com o desejo de melhorar esta página que sempre foi e continuará a ser de todos os interessados na filatelia.

SELOS DE MOÇAMBIQUE

Os Correios e Telecomunicações de Moçambique emitiram e puseram em circulação em 25 de Janeiro passado uma série de cinco selos comemorativos do acordo de Lusaka, que em 7-9-74 marcou a data da independência ao antigo território de Portugal. Reproduzimos o bloco que mostra os selos, tendo todos como motivo único as bandeiras nacionais de Portugal e do novo Estado, unidas

por uma pomba branca onde está inscrita a data comemorada e, como fundo, cores suaves, estas diferentes para cada valor. Além do bloco, houve ainda F. D. C. e carimbos de 1.º dia de circulação, que foram apostos em Lourenço Marques, Beira, Inhambane, Quelimane e Nampula. Consideramos que esta será a primeira série de selos postais do novo país que dentro em breve será Moçambique.

OS SELOS POSTAIS E A BENEFICÊNCIA

Em 22 de Janeiro foi posto à venda em todas as estações de correio da Grã-Bretanha um interessante e curioso selo tendo como motivo um diminuído físico no seu carro de locomoção. Trata-se do primeiro selo postal com carácter de beneficência emitido naquele país. Selos com esta finalidade são já mais ou menos frequentes em muitos países e a intenção pretendida é alcançar fundos através de uma sobretaxa que, segundo a Federação Internacional de Filatelia, não deverá atingir cinquenta por cento do valor facial do selo. No caso presente, o excesso de um e meio «penny» destina-se a cobrir algumas despesas adicionais com a emissão e o restante será entregue ao recém criado Fundo do Selo Benéfico, que escolhe as organizações de beneficência, neste caso relacionadas com a saúde e os diminuídos físicos, a quem fará a entrega dos lucros obtidos com a emissão. Trata-se sem dúvida de uma magnífica e rendosa forma de obter fundos. Resta acrescentar que este selo, que infelizmente não nos foi possível reproduzir, apenas esteve em circulação cerca de um mês.

SELOS POSTAIS SEM INTERESSE FILATÉLICO

Embora raramente, acontece por vezes que determinados selos prontos e até com data marcada para serem postos em circulação, por este ou aquele motivo, não chegam a cumprir a missão que lhes estava destinada – franquear correspondência. Foi o que aconteceu em 1971 com o que ilustra este apontamento que iria assinalar a entrada em funcionamento das instalações de dessaliniza-

ção do Mindelo, em S. Vicente de Cabo Verde. Como é evidente, se estes selos não chegaram a circular, como parece ter sido o caso, não os podemos considerar de interesse para os coleccionadores a não ser como simples curiosidade. É certo que os catálogos podem e até os devem referenciar, mas com a reserva de nos locais destinados às suas cotações estas não serem referidas, já que não passam de curiosidades. Porém, e reportando-nos a este, não podemos deixar de mostrar a nossa estranheza pela disparidade que se verifica entre dois catálogos portugueses, pois se um o apresenta como o entendemos, o outro cita cotações para novos e usados. Francamente não percebemos por não nos constar que tenham efectivamente circulado e não aceitamos por princípio algum a utilização de carimbos falsos ou de favor para autenticar o que nunca foi autêntico.

MARCO DO CORREIO

Por nos ter sido sugerido, iniciamos esta rubrica que se pretende seja a continuação de duas outras que aqui apareceram com os títulos «Trocas Filatélicas» e «Perguntem... Nós respondemos». Desejamos assim que este «Marco do Correio» seja uma porta aberta para intensificar o intercâmbio sempre necessário que deve existir entre os filatelistas, tendo em atenção os verdadeiros interesses económicos e filatélicos que sempre preocupam os coleccionadores. Pretende-se ainda que venha até ele a juventude principiante no coleccionamento, para quem se reserva desde já a oferta de cem selos usados, que sem qualquer encargo, serão enviados aos dez primeiros que se nos dirigirem. Está assim aberto o «Marco do Correio». Ficamos a aguardar as vossas cartas para:

«Marco do Correio»
«Revista da Armada»
Ministério da Marinha
Lisboa-2

G. Brandão
2.º-ten. SG

Menino-Poeta

Menino-Poeta,
leva-me contigo,
no mar dos teus olhos,
com verde de algas
e sonhos aos molhos.

Aqui não há estrelas
nos braços da serra.
Só lama nos fossos.
Só vermes e ossos.
Só fomes de paz.
Só hinos de guerra.
Só punhais de ódio,
esventrando a terra.

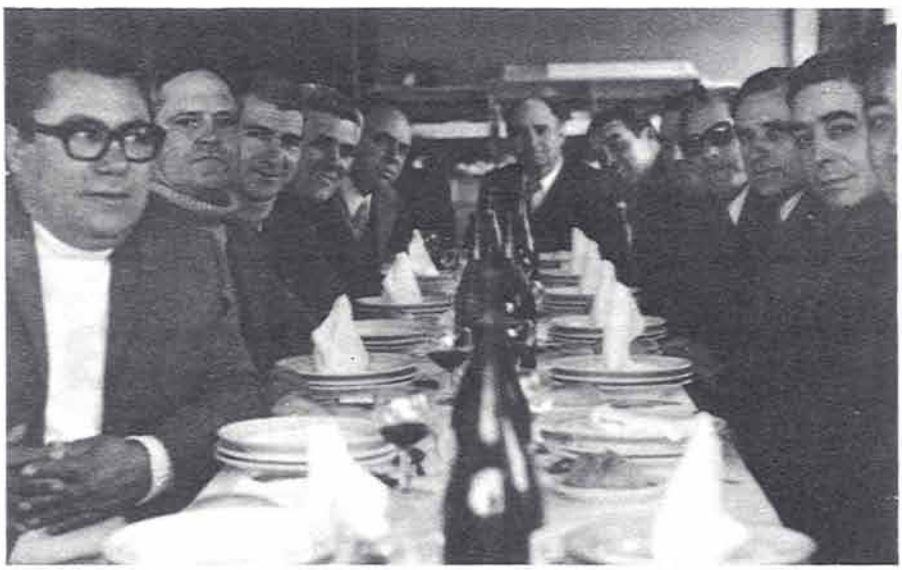
E tu tens países,
da cor da manhã,
com esperanças e norte.
E tens armas cheias
de alegria sã
p'ra matares a morte.

Helena L. M. Coentro Bonjour
Funcionária da D. S. E. C.

POSSES DO ADJUNTO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E DO SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL

No dia 8 de Janeiro, no gabinete do CEMA, o Chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro Azevedo, conferiu posse ao seu adjunto, contra-almirante Tengarrinha Pires, e ao superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Braz Mimoso.

Ao acto assistiram muitos oficiais-generais e superiores, bem como os oficiais que prestam serviço no Gabinete.



CONFRATERNIZAÇÃO DO 30.º ANIVERSÁRIO DO RECRUTAMENTO DE 1945

Cerca de uma centena dos 503 mancebos que no primeiro mês do ano de 1945 assentaram praça na Escola de Alunos Marinheiros, estiveram reunidos num almoço de confraternização no restaurante «A Floresta», no Ginjal, no passado dia 11 de Janeiro.

A reunião, que foi a primeira deste recrutamento, levou muitos dos então mancebos a percorrerem várias centenas de quilómetros, vindos do Norte e do Sul do País, a fim de poderem trocar um abraço de saudade, o que para alguns não acontecia já há cerca de três dezenas de anos.

O almoço, que decorreu em sã camaradagem e franca alegria, foi motivo para recordar e desfiar factos passados e peripécias vividas ao serviço da Armada.

A preceder o repasto foi guardado um minuto de silêncio em memória dos «Filhos da Escola» já falecidos.

O RECRUTAMENTO DE 1947 CONFRATERNIZOU

Com um passeio a Peniche, visitando Ericeira, Mafra, Lourinhã e Torres Vedras, realizado no dia 12 de Janeiro findo, os mancebos do recrutamento do ano de 1947 comemoraram o seu 28.º aniversário.

O almoço de confraternização que reuniu cerca de 190 pessoas entre antigos recrutados, alunos marinheiros e familiares, teve lugar em Peniche, com a presença do capelão graduado em capitão-de-fragata Soares Cabeçadas, que foi instrutor do respectivo recrutamento, como convidado de honra. No decorrer do repasto foram vividas algumas horas de fraterna camaradagem entre os antigos «Filhos da Escola», que desta feita tiveram a alegria da companhia dos antigos alunos marinheiros alistados no mesmo ano.

De referir que a organização das reuniões deste recrutamento criou um fundo social que se destina a auxiliar os «Filhos da Escola» com menos possibilidades económicas a comparecerem às confraternizações anuais.

PLENÁRIOS DE ESCLARECIMENTO DE OFICIAIS, SARGENTOS E PRAÇAS

Em Janeiro findo, criou-se um clima emocional no País aquando do debate da legislação da lei sindical. Em face do interesse geral desta lei e no sentido de esclarecer todos os militares da Armada sobre este assunto, a Assembleia de Delegados dos Oficiais da Armada (ADOA), a Comissão Representativa dos Sargentos da Armada (CRSA), e a Comissão Dinamizadora do Associativismo das Praças (CDAP), activaram sessões de esclarecimento nas diversas unidades e estabelecimentos da Armada.

Para os militares em serviço nos vários departamentos instalados no edifício do Ministério da Marinha realizou-se no passado dia 13 de Janeiro, nas antigas instalações da Escola Náutica, um plenário que reuniu muitas centenas de oficiais, sargentos e praças, que foi presidido pelo capitão-de-mar-e-guerra Garcez de Lencastre.

No decorrer da sessão, o capitão-de-fragata EMQ Ferreira Onofre esclareceu o plenário sobre as linhas gerais do que é a unicidade e a pluralidade sindical e a organização dos sistemas horizontal e vertical sindical, desde as bases nos locais de trabalho à cúpula. Seguidamente, o 1.º-sargento R Valente Teixeira, em nome da CRSA, o cabo S Geraldo Lourenço, em representação da CDAP, e o capitão-de-fragata Vilhena de Mendonça, pela ADOA, falaram sobre as vantagens ou inconvenientes dos sistemas a optar pelos trabalhadores portugueses – uni-

cidade ou pluralidade sindical –, tendo a reunião terminado com um período de perguntas e respostas que, ao contrário do que tem sucedido noutras sessões, foi pouco utilizado.

PLENÁRIO DE OFICIAIS DA ARMADA

No dia 18 de Janeiro teve lugar na Escola Naval um plenário de oficiais da Armada que reuniu cerca de 900 elementos e no qual foram debatidos assuntos que importam à vida da nação.
No decorrer deste plenário foi eleito o Conselho de Classes e apresentadas várias informações acerca da Armada e do actual momento político.
No final foram aprovadas duas moções, uma de apoio e reconhecimento pela obra realizada pelo vice-almirante Rosa Coutinho no tocante às tarefas por este oficial general levadas a cabo no sentido da descolonização e independência de Angola e outra do seguinte teor:
«Os Oficiais da Armada reunidos em plenário, em 18 de Janeiro, reiteram a sua confiança e apoio à Comissão Coordenadora do Programa, ao Conselho Superior do M. F. A. e às Comissões coordenadoras dos três ramos das Forças Armadas, para que seja elaborada legislação revolucionária e tomadas medidas revolucionárias destinadas a consolidar o avanço do processo democrático e manifestam claramente o seu apartidarismo político».

ENTRARAM AO SERVIÇO TRÊS NOVAS LANCHAS PARA FISCALIZAÇÃO DA PESCA

Em Janeiro do corrente ano foram aumentadas ao efectivo da Armada as LFP «Albatroz», «Andorinha» e «Açor», que ficaram a ser comandadas pelos subtenentes RN Rebelo Ferreira, Leal Mimoso e Gomes de Azevedo, respectivamente.
Estas lanchas foram construídas no Arsenal do Alfeite e destinam-se à fiscalização da pesca costeira. Têm um deslocamento de 45 tons. e medem 21,88 e 5,25 metros de comprimento p. p. e boca, respectivamente; atingem uma velocidade de 20 nós / / hora e têm uma autonomia de 450 milhas à velocidade de 18 nós. São armadas com uma peça de 20 mm a vante e uma metralhadora de 12,7 à popa.

CLUBE DE SARGENTOS DA ARMADA: DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DOS ESTATUTOS

No dia 25 de Janeiro passado, no auditório da Escola Naval, no Alfeite, cerca de 500 sargentos reunidos em assembleia geral discutiram e aprovaram os vinte primeiros artigos dos estatutos do Clube de Sargentos da Armada, recentemente formado.
A sessão foi presidida pelo sargento-ajudante ACM Lopes Cortês, tendo os trabalhos, que foram dirigidos pelo

sargento-ajudante ACM Luís dos Ramos, decorrido com grande elevação e muita animação, a que não foi estranha a participação e a aderência do elevado número de sargentos presentes na defesa dos interesses da sua classe em geral.

O GRUPO DE AMIGOS DO MUSEU DE MARINHA FEZ ENTREGA DO MODELO DA GALERA «ALPHA»

No dia 28 de Janeiro teve lugar no Museu de Marinha a entrega do modelo da galera «Alpha», de que foi proprietário o senhor David José Pinto, àquele nosso estabelecimento de cultura, como uma das comemorações do XX aniversário do Grupo de Amigos do Museu de Marinha que através da sua existência tem desenvolvido uma actividade digna da maior consideração.

Esteve presente o contra-almirante Tengarrinha Pires, adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, em sua representação. Falou o arquitecto Martins Bairrada, membro devotado da direcção do G. A. M. M. que historiou a traços largos os anseios daquela instituição ao acabar por oferecer ao Museu o valioso modelo bem como exemplares da medalha comemorativa do XX aniversário da existência do Grupo.

Em breves palavras, o actual subdirector do Museu, capitão-de-mar-e-guerra Carvalho Andrade, agradeceu as ofertas declarando que elas ficarão marcando mais um padrão da vitalidade do Grupo de Amigos do Museu de Marinha.

Assistiu à cerimónia a sr.ª D. Joana Amador e Pinho, a quem se deve a cedência de tão valioso modelo por uma importância muito abaixo do seu valor real.

REUNIÃO DO PESSOAL CIVIL DO MINISTÉRIO DA MARINHA PARA APRECIAÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 25/75

Por convocação da Comissão Central do Movimento dos Trabalhadores da Função Pública do Ministério da Marinha (MTFPMM), recentemente eleita, realizou-se no dia 4 de Fevereiro passado, na Casa da Balança, uma reunião geral do pessoal civil do Ministério da Marinha.

A reunião tinha por finalidade apreciar o Decreto-Lei n.º 25/75, de 24 de Janeiro, que veio tornar extensivo aos estabelecimentos fabris da Armada um regime já em vigor para os outros estabelecimentos fabris do Estado, regime esse em que o Arsenal do Alfeite já se encontrava integrado.

Participaram na reunião mais de mil funcionários, que lamentavelmente não se conseguiram entender e dialogar, pelo que a sessão teve de ser interrompida. No entanto, a mesa que dirigiu os trabalhos, a pedido de grande número de presentes, levou o assunto ao conhecimento do chefe do Estado-Maior da Armada, que autorizou a constituição de um grupo de trabalho para elaborar um estudo acerca de reclassificação do pessoal civil do quadro do Ministério da Marinha.

Quarto de Folga

PASSAGEM DA LINHA DO EQUADOR

Nos anos 40 navegava entre S. Tomé e Angola num navio da nossa Armada, que foi tomado de assalto por vassalos do «Rei Neptuno», usando para o efeito como granadas as santolas e como peças as cervejas.

O «Comandante» do vaso (forte em terminologia naval) ordenou que lhes franqueassem as portas de combate e se pusesse na praça de armas a mesa das malaguetas coberta por velas de galera com archotes, pendões rasgados e papoilas por baixo da mesa. Mandou engaiar os cassoilos com sapatilhos redondos, para armarem remos e em voga picada servirem a tais vassalos o seguinte pitéu:

Sopa de costado com balsas e bóias de amarração;

Pau de pica-peixe e robaletes;

Cachola de leme, cús de porco, carranca e voltas de malagueta;

Pés de carneiro, pés de galinha, pêgas e papa-figos.

Doce e fruta:

Clara de hélice, meia-laranja, pinhas e castanhas.

Bebidas:

Água aberta com vinhateiras.

Assistiram ainda ao repasto, com os joanetes a bater e o panò às costas, Rosa dos Ventos, Urraca, Frades, Turcos, Cabos Fixos, Cabos Solteiros, Guardas de balaustrada, Guarda-mancebos e o Almirante Tubarão, os quais, à voz de remos na água, viraram por davante, por não terem metido a pique.

Era assim que se passava a Linha do Equador... quando por lá andámos.

A. Parreirão
Subchefe da Polícia Marítima

UM PASSATEMPO CHINÊS

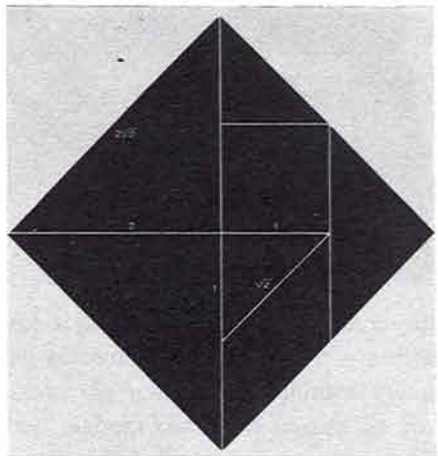


Figura 1 – A forma de obter as sete peças

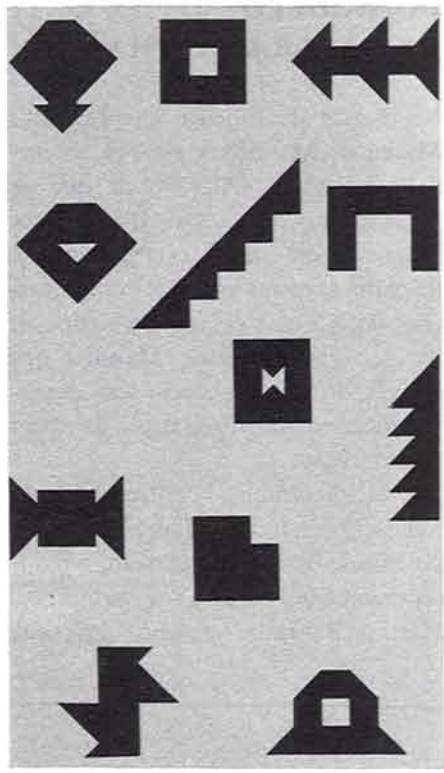


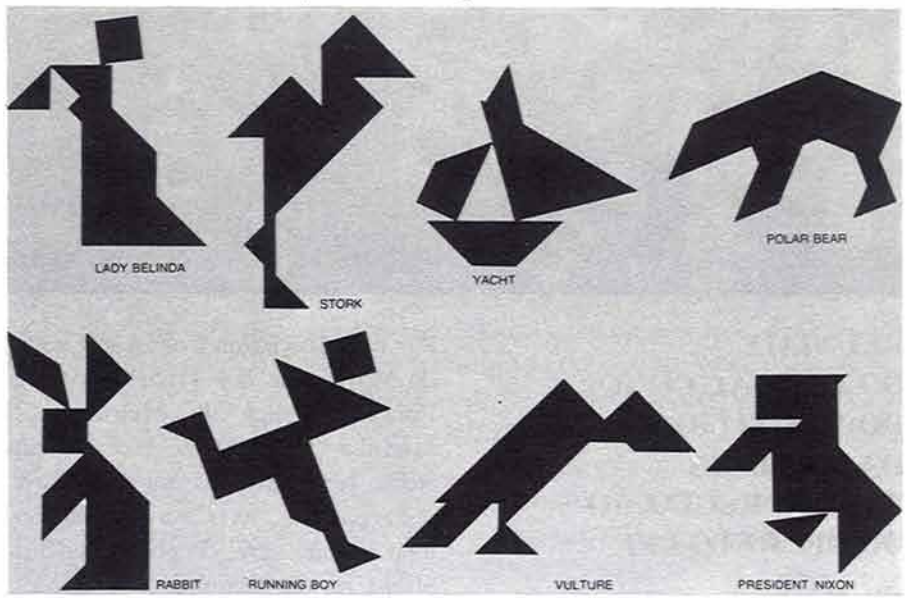
Figura 2 – Qual das figuras é impossível?

Se dividirmos um quadrado como mostra a Figura 1 obteremos sete peças sendo cinco delas triângulos isósceles, a sexta um quadrado e a sétima um paralelogramo. Os lados destas sete peças estão relacionados entre si como mostra a figura. Recorte-as em cartão por exemplo.

Pretende-se agora utilizar estas sete peças para:

1. Formar certas figuras geométricas ou então provar que não é possível obter determinada figura.
2. Procurar dar ideia, com arte e sentido de humor, de certas si-

Figura 3 – Oito figuras animadas.



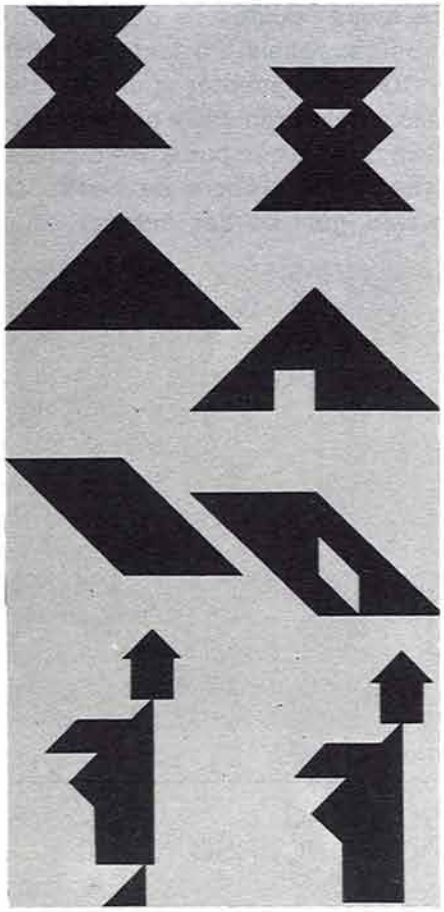


Figura 4 – Paradoxos.

lhuetas de figuras humanas, animais ou objectos conhecidos.

3. Resolver certos problemas de geometria combinatória.

– No primeiro caso damos uma série de figuras geométricas (Figura 2) das quais não será possível construir uma. Pode dizer qual? Quem acertar terá um prémio.

– No segundo caso (Figura 3) oferecemos-lhe algumas figuras em que a arte e o humor estão bem presentes e que são pela ordem em que se encontram:
Lady Belinda, cegonha, iate, urso polar, coelho, rapaz a correr, abutre e Nixon. Pode dar-nos outras figuras? Publicaremos as que a perspicácia dos nossos leitores conseguir formar.

– No terceiro caso convidamos os nossos leitores a formar polígonos convexos com as sete peças. Não podem ter buracos pelo meio. Quantos polígonos convexos diferentes se podem formar? E quantos pentágonos, convexos e côncavos se podem formar?

– Como curiosidade final convidamos o leitor a resolver os paradoxos da figura 4.

(Soluções no próximo número)

O. Lemos
Cap.-frag.

CONCURSO N.º 42

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

SABE?

1 – Os navios usados por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira na descoberta da ilha de Porto Santo eram do tipo:
– Caravela;
– Barinel;
– Barcha.

2 – O decreto que aboliu a escravatura em todas as colónias portuguesas, foi promulgado por Sá da Bandeira em 10 de Dezembro de:
– 1836;
– 1869;
– 1878.

3 – Os Farilhões são uns ilhéus situados:
– Nos Açores;
– Na Madeira;
– Na costa de Portugal.

4 – A Ciência que estuda os animais e vegetais fósseis, chama-se:
– Palilogia;
– Paleontologia;
– Paleologia.

5 – A independência do Brasil processou-se no reinado de:
– D. Maria I;
– D. João VI;
– D. Pedro IV

6 – A península da Crimeia fica situada no:
– Mar Negro;
– Mar Cáspio;
– Mar Branco.

7 – O autor do projecto da Torre de Belém, foi:
– Garcia de Resende;
– Francisco de Arruda;
– Bartolomeu da Costa.

8 – A letra de «A Portuguesa», hino nacional do nosso país, foi escrita por um oficial da Armada:
– Fernando Pereira da Silva;
– José de Sousa Wenceslau de Morais;
– Henrique Lopes de Mendonça.

9 – A primeira ilha dos Açores a ser descoberta foi:
– Santa Maria;
– S. Miguel;
– Terceira.

10 – As ilhas Falkland ficam situadas no oceano:
– Índico;
– Pacífico;
– Atlântico.

SEASA
Cabo aux. RA

PASSATEMPO

Preencha os quadrados com todos os algarismos de 1 a 9 de modo que as somas horizontais, verticais e nas duas diagonais seja 15.

B. Carreira
Cap.-m.-g.

– O senhor deve dizer «sim» e não «AFIRMATIVO»!

SOLUÇÕES

PASSATEMPO

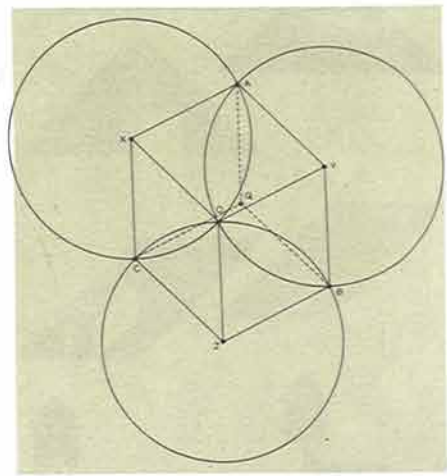
8	1	6
3	5	7
4	9	2

PROBLEMAS PARA ENTRETER

(Solução do problema publicado no número anterior)

6 – Para a demonstração deve proceder-se do seguinte modo: Unir o ponto *O* a cada um dos centros *X*, *Y* e *Z*. Unir cada centro aos dois pontos de intersecção *A*, *B* e *C* mais próximos por meio de seis segmentos. Os nove segmentos estão a traço cheio na figura. Cada segmento tem por medida o raio das circunferências e por conseguinte são todos iguais e formam três losangos.

Agora, por cada um dos pontos de intersecção, *A*, *B* e *C* traçam-se paralelas a um raio de cada circunferência de modo a formar mais três losangos. Estes segmentos estão a traço interrompido na figura e são todos iguais porque pertencem a paralelogramos e os lados opostos de paralelogramos são iguais. Portanto *AQ*, *BQ* e *CQ* são segmentos iguais ao raio das circunferências e portanto podemos dizer que por *A*, *B* e *C* passa uma circunferência de centro *Q* e raio igual ao das outras.



SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 40

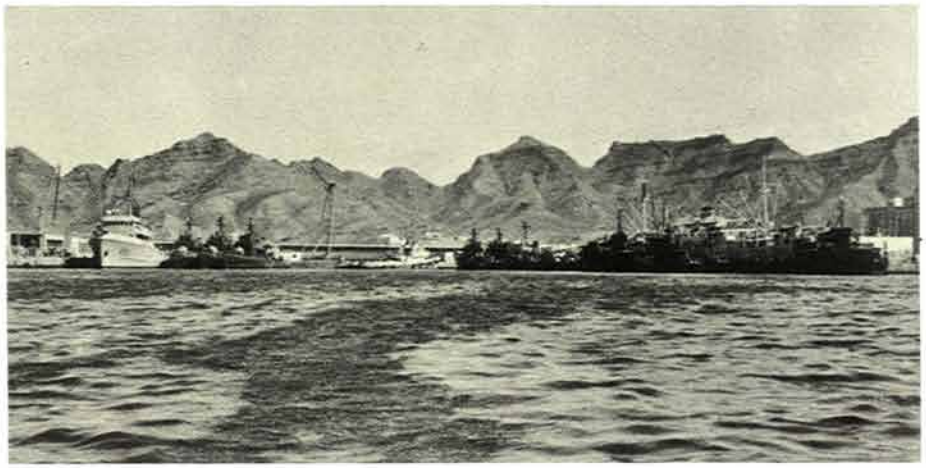
As personagens que figuram no «poster» publicado no número 40 são, da esquerda para a direita: o filósofo grego SÓCRATES; o físico alemão (naturalizado americano) EINSTEIN; o compositor alemão BEETHOVEN; o actor teatral e cinematográfico inglês ORSON WELLS; o poeta dramaturgo inglês SHAKESPEARE; o pintor espanhol PICASSO; o escritor checo de língua alemã FRANZ KAFKA; o político e filósofo socialista russo MARX; o romancista e moralista russo TOLSTOI; o grande poeta português CAMÕES; o mais célebre poeta alemão GÖETHE; o actor e encenador cinematográfico inglês CHARLOT (Charlie Chaplin); o médico e poeta inglês DARWIN; o filósofo e matemático francês DESCARTES; o artista florentino LEONARDO DA VINCI; o psiquiatra austríaco FREUD, o trompetista americano ARMSTRONG; o matemático, físico e astrónomo italiano GALILEU; o poeta e prosador francês VOLTAIRE.

VENCEDOR: Dr. Teresa de Jesus B. C. C. de Carvalho, funcionária da C. N. E. P. P. M. C.

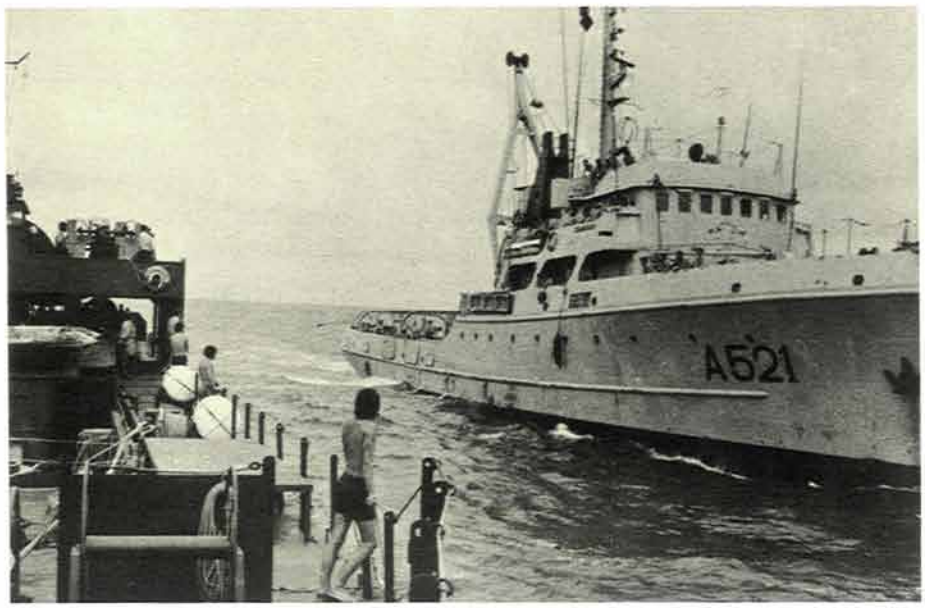
De S. Vicente para Luanda

As lanchas de fiscalização (LFG's) «Lira», «Orion», «Hidra», «Argos» e «Dragão» e as lanchas de desembarque (LDG's) «Ariete» e «Alfange», acompanhadas pela corveta «António Enes» e pelo navio-balizador «Schultz Xavier», que rebocou três das LFG's, seguiram de S. Vicente de Cabo Verde para Luanda, com escala em S. Tomé, percorrendo as 2900 milhas que separam aqueles portos em 19 dias.

As lanchas que prestaram serviço na Guiné aguardam nova missão, em S. Vicente.



A caminho de Luanda, a LDG «Ariete» aproxima-se do NB «Schultz Xavier» para reabastecimento.



Trasfega, no mar, de bidons da LFG «Lira» para a LDG «Ariete».

(Fotos do 1.º-ten. Henrique Alexandre da Fonseca)

BARCOS DO MAR

(Modelo da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha – foto de Reinaldo de Carvalho, fotógrafo do Museu de Marinha)

Estes imponentes saveiros em forma de meia-lua, de bicos de proa exageradamente altos e curvos, destinam-se à arte da pesca – arte de xávega – de arrastar para terra usada na orla marítima que vai de Espinho a Pedrógão.

Sendo de construção robusta e sólida, têm o fundo chato para melhor sairem para o mar e vararem nas praias a que pertencem. As suas enormes redes são lançadas muito ao largo do Oceano, ficando em terra um cabo (roçoeiro) sendo o outro cabo (mão da barca) trazido para terra e ambos alados por 9 a 12 juntas de bois, até o saco da rede encalhar na praia com o seu rico recheio de peixe, normalmente sardinha.

O número dos seus tripulantes varia em razão das regiões e dimensões dos barcos, chegando a atingir trinta e quarenta homens.

Em Espinho estes barcos empregam só dois remos, porém para o Sul, o seu número é de quatro, qualquer que seja a dimensão do barco.

É flagrante a disparidade dos remos empregados nos saveiros da Costa da Caparica e nos da região nortenha. Enquanto na Caparica se usavam oito remos (actualmente seis) para sairem para o mar, no Norte, o seu número como foi dito é diferente como diferente são os processos de deitar o barco ao mar, quer em esforço auxiliar da companha de terra, quer mesmo no esforço dos remadores.

No Norte não empregam remo de esparrela como na Caparica e, possivelmente a rebentação do mar e a reconhecida prática dos mestres, estão na origem da acentuada diversidade de processos.

Os seus enormes remos de pá curva com perto de doze metros de comprimento, trabalham enfiados nos escalamões (toletes) das amuradas.

A disposição dos remadores em relação a cada remo é algo curiosa, ficando quatro sentadas de costas para a proa e outros quatro em pé, de frente para aqueles. Além destes oito, outros oito auxiliam o esforço e o movimento de remar por meio de um cabo chamado cambão de volta dada no punho do remo, o que totaliza dezasseis homens para a faina de remar.

A saída para o mar destes tão imponentes como elegantes barcos, enfrentando as alterosas ondas que rebentam na praia, constitui um momento espectacular e simultaneamente perigoso, pois basta uma ligeira desatenção à manobra para poder resultar uma catástrofe com a consequente perda de vidas e de materiais que são o pão daquela gente trabalhadora.

Digno de admiração é o esforço muscular daqueles homens que, empunhando os remos, formam um bloco humano tal que tem sido motivo de inspiração de artistas de fina sensibilidade.

A estrutura destes barcos do mar, dada a sua finalidade e robustez, bem como a elegância das suas linhas testemunham o valor dos seus construtores (geralmente de Ovar) que os souberam conservar através dos tempos.

Com grande chão de caverna, são reforçados à proa e à popa por boçardas de ferro assentes sobre o forro exterior.

De pintura geralmente branca, decorada com traços e festões de verdura, sem descurar nomes e invocações de santidades, além de siglas representativas dos seus proprietários, são estes barcos um atractivo de beleza nas praias onde a pesca costeira é a razão da sua secular existência.